Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 62 (2716) | Пятница, 4 августа 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

Советские люди, единодушно скрепив своими под Стокгольмское Воззвание, продемонстрировали всему миру бокое миролюбие, непреклонную волю к сотрудничеству со вс народами и внесли новый вклад в благородное дело борьбы против войны, за укрепление мира, за безопасность народов. Международный организованный фронт сторонников мира имеет в лице советского народа верный и надежный оплот.

Выше темпы и качество перевозок

В первые месяцы навигации речной транспорт работал неудовлетворительно. План второго квартала 1950 года по грузообороту был выполнен на 99 проц.

В июле — первом месяце третьего квартала—советские речники работали лучше, напряженнее. В итоге стахановской работы передовых коллективов флота и берега месячный план по обоим показателям превышен. Перевезено больше запланированного соли, угля, нефти, леса в плотах.

Многие судовые команды, став на стахановскую вахту мира, не только выполнили и перевыполнили в минувшем месяце производственные задания, но и завершили свои навигационные и пятилетние планы. В числе передовиков флота — ряд крупнейших волжских судов, пароходов Сибири, Севера и т. д. Работая по стахановскому плану, 25 июля досрочно закончил выполнение пятилетнего плана экипаж одного из самых мощных волжских нефтевозов — «Академика Губкина» (капитан тов. Цапин, механик лауреат Сталинской премии тов. Чеботарев). С начала пятилетки эта команда сберегла 851 тонну жидкого топлива. Команда обского грузо-пассажирского парохода «Пожарский» выполнила свое пятилетнее задание 10 июля. Таких примеров много как на грузовом, так и на грузо-пассажирском и техническом флоте.

Воедино со стахановцами флота об'единили свои усилия коллективы передовых портов и пристаней. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал победителями вышли столичные Южный и Западный порты, удостоенные переходящего Красного Знамени Совета Министров СССР. Хорошо поработали коллективы Киевского порта и пристани Макарьево Восточносибирского пароходства. На пристани Макарьево, например, с первых дней навигации суда обрабатывают скоростным способом. Сейчас здесь борются за внедрение почасового графика.

Июльский план перевозок министерством в целом перевыполнен. Но это не дает оснований для успокоения и благодушия. Министерство не справилось с перевозками хлеба и леса в судах. В числе должников по сухогрузам оказались крупнейшие пароходства: Волжское грузовое (начальник пароходства тов. Николин, начальник политотдела тов. Каймов), пароходство канала Москва—Волга (начальник пароходства тов. Шемагин, начальник политотдела тов. Шадский), Московско-Окское (начальник пароходства тов. Масляков, начальник политотдела тов. Новиков), Северное (начальник пароходства тов. Моданов, начальник политотдела тов. Парфенов), Нижнеиртышское (начальник пароходства тов. Карамзин, начальник политотдела тов. Королев).

Невыполнение министерством в целом и рядом его крупнейших пароходств в июле плана по сухогрузам наглядно характеризует коренные недостатки речного транспортного конвейера. Оно показывает, что в работе министерства и пароходств нет еще той слаженности и организованности, без которых совершенно немыслим хорошо действующий транспорт.

В самом деле. Возьмем такой коренной вопрос работы речного транспорта, как оборот флота. Итоги второго квартала и июля свидетельствуют о том, что тяга и тоннаж оборачиваются медленно, подолгу простаивают под погрузкой, выгрузкой и техническими операциями. Вот к примеру Камское пароходство (начальник пароходства тов. Сабуров, начальник политотдела тов. Крашенинников). Все виды стоянок сухогрузной тяги за две декады июля превысили здесь нормы технического плана на 39 проц. В Волжском грузовом пароходстве стоянки сухогрузной тяги оказались выше установленных на 29 проц., а в Северо-Западном — даже на 49. Можно ли при таких потерях времени добиться ритмичности в перевозках! И, действительно, график движения систематически нарушается. Июль не был исключением в этом смысле. В последние дни месяца, как обычно, штурмовали. Особенно наблюдалось это в Волготанкере.

Нельзя признать благополучным и положение с переработкой грузов, хотя план по переработке грузов был в июле выполнен. Разве нормально, что по 32 учитываемым министерством портам и пристаням лишь за 20 дней июля 68 проц. судов значатся обработанными в срок, обусловленный техническим планом? Иначе говоря, свыше трети судов ждали выгрузки, загрузки, теряли эксплоатационное время у причалов, на технических операциях.

Весьма показательна с этой точки зрения работа Щербаковского и Котласского портов. В сводках Центрального отдела перевозок они — в числе выполнивших план переработки грузов. В то же время в Щербакове, например, валовое время обработки судов удлинили более чем втрое, а в Котласе почти вдвое.

Пороки организации движения и обработки флота наиболее отчетливо видны на работе грузо-пассажирских судов и грузовых теплоходов. В среднем по министерству каждое из этих судов приходит с опозданием на 3 часа, а задерживается с отправлением на 3,2 часа; 23 проц. их по итогам двух декад июля имели неполную загрузку из-за организационных неувязок. Между тем в портовых и пристанских складах грузы ждут отправки неделями.

Ведомственная позиция, на которую нередко становятся и которую рьяно отстаивают волжские пароходства, а также неудовлетворительное оперативное руководство из министерства приводят к тому, что флот отправляется вниз порожнем, а фудстойку, которую принимает Горьковский порт с железной дороги, не на чем отправить в район Сталинграда. Волжское грузовое пароходство не разрешает Волжскому грузо-пассажирскому пароходству занимать его тоннаж, опасаясь, что это вызовет затем задержку судов под разгрузкой в Сталинградском порту. Целый месяц не могли отправить из Горького на Уфу грузовые машины, которых ждут на полях Башкирии. В волжских портах, которые сегодня являются основными кузницами простоев судов, справедливо жалуются на районные управления, не дающие им декадных графиков подхода тоннажа, направляющие баржи с однородным грузом пачками в одни и те же пункты. Не ясно ли, что такое, с позволения сказать, планирование способно принести только вред делу.

Быстрейшее устранение недостатков в работе флота и берега — одно из решающих условий повышения темпов, ритмичности и качества перевозок, достижения слаженности и организованности в работе. Главное, чего необходимо добиться в ближайшее время, это — установление самого тесного контакта между движенцами и портовиками. Нельзя дальше мириться с грубейшими нарушениями графика движения флота, пассажирских расписаний, сроков обработки судов в портах, на пристанях, на причалах клиентуры. Именно тут кроются основные резервы речного транспорта, использование которых дало бы возможность не только выполнить, но и значительно перевыполнить навигационный план. Вот почему на этот, решающий в данный момент, участок должно быть обращено особое внимание всех хозяйственных руководителей, политорганов, партийных и профсоюзных организаций.

Необходимо, чтобы соревнование в портах, а также соревнование между портовиками и движенцами, между портовиками и судовыми командами носило подлинно массовый и действенный характер, чтобы результаты этого соревнования получали широкую общественную огласку.

В портах, на пристанях, в диспетчерских участках надо значительно улучшить массово-политическую работу. Ни один факт простоя судна, нарушения графика движения не должен пройти мимо агитаторов, стенгазет, производственных совещаний. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны держать под постоянным контролем выполнение стахановских планов, мероприятия которых направлены к обеспечению обработки флота только в срок и досрочно. К этому должно быть также приковано внимание всех командиров судов, судовых партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Задачи, поставленные партией и правительством перед речным транспортом, обязывают речников в третьем квартале работать так, чтобы ликвидировать отставание пароходств, не справившихся с перевозками в первые месяцы навигации, поднять культуру работы всего министерства. А для этого нужно, прежде всего, повысить качество организационного руководства центрального аппарата линией. Сейчас это руководство далеко не на высоте. Главные эксплоатационные управления и Центральный отдел перевозок все еще слабо знают положение на местах, своевременно не исправляют допускаемых пароходствами ошибок, а нередко и сами вносят путаницу в организацию движения флота.

Все шире и шире развивающееся соревнование тружеников нашей страны, ставших на стахановскую вахту мира, настойчиво диктует необходимость всемерного улучшения руководства социалистическим соревнованием. Стахановцы фабрик и заводов, руслановцы и бурлаковцы речного транспорта своим самоотверженным трудом крепят мощь нашей Родины, идущей в авангарде борцов за мир во всем мире. Создадим же им такие условия, чтобы каждый труженик мог с честью выполнить взятые на себя высокие обязательства перед Родиной, перед партией, перед великим Сталиным.

Выше темпы и качество перевозок на реках страны!

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана завершающего года послевоенной сталинской пятилетки!

На стахановской вахте мира

Команда теплохода «Капитан» пароходства Волготанкер, следуя патриотическому почину знатных столичных стахановцев Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова, обязалась на основе более культурной технической эксплоатации судна сберечь за навигацию 55 тонн топлива. Подсчитано, что это позволит, не требуя топлива со склада, сделать рейс от Астрахани до пункта назначения.

Коллектив судна самоотверженно борется за выполнение взятых обязательств. Уже к 1 июля было сэкономлено 25 тонн топлива. В последний день этого месяца мы вышли в очередной рейс с баржой «Десна», содержащей 8000 тонн груза. Расстояние в 1125 километров пройдем, используя только топливо, сбереженное в предыдущий период навигации.

Нет сомнений, что команда теплохода, стоящая на вахте мира, добьется поставленной себе цели.

ДЕНИСОВ,
капитан теплохода «Капитан».

⁂

Борьба за экономию топлива и смазки развернулась на пароходе «Володарский» с первых дней навигации. Борьба эта принесла коллективу судна хорошие плоды.

Ныне, неся почетную вахту мира, мы решили пройти участок пути от Куйбышева до Саратова на топливе, сэкономленном в июле.

СОНИС,
капитан парохода «Володарский».
ГУРЯЧКОВ,
механик парохода.

Под Стокгольмским Воззванием о защите мира подписалось 115 миллионов 275.940 советских гр

От Советского Комитета защиты мир

Советский Комитет защиты мира подвел итоги проводимой в СССР кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия и об об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит это оружие агрессии и массового уничтожения людей. В соответствии с решением Советского Комитета защиты мира под Стокгольмским Воззванием могли подписываться все граждане от 16-летнего возраста и старше.

На основании поступивших с мест отчетов Советский Комитет защиты мира установил, что сбор подписей в стране под Воззванием о запрещении атомного оружия завершен, за исключением некоторых отдаленных районов, где эта кампания в ближайшее время будет также закончена.

С начала кампании — с 30 июня по 1 августа — под Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира всего подписалось 115 миллионов 275.940 советских граждан.

Итоги кампании показывают, что всё взрослое население Советского Союза единодушно высказалось против войны, за запрещение атомного оружия, за установление международного контроля за соблюдением этого запрещения и за об'явление военным преступником того правительства, которое первым применит атомное оружие страны.

Советские люди, единодушно скрепив своим ское Воззвание, продемонстрировали всему ми непреклонную волю к сотрудничеству со всем вклад в благородное дело борьбы против вой безопасность народов. Международный орган ков мира имеет в лице советского народа верн

На многочисленных собраниях и митингах тру мили позором иностранных агрессоров, ведущих разб тив корейского народа, и требуют вывода иностранных в

Сбор подписей в СССР под Стокгольмским Воззванием прох обстановке мощного политического под'ема в городе и деревне. Советский народ продемонстрировал свое полное и единодушное одобрение мирной сталинской внешней политики Советского правительства.

Итоги кампании по сбору подписей под Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса стронников мира свидетельствуют о том, что народы Советского Союза под руководством своего правительства и впредь будут итти в первых рядах борцов против войны, за укрепление мира во всем мире.

оводстве
офессий
озок

мира!

ки Днепра,
ы скоростные,
и до утра,
сплески серебра,
отряг рулевые.
веет от воды,
ирною об'яты,
мирные плоды,
и южные богаты.
й торжествует труд,
йсами, без остановки,
днепровские, идут
до Черкасс и до Каховки.
га напутствуют друзья:
вы перевезете груза,
дут мирные края
кого Союза.
ЖДЕСТВЕНСКИЙ.

Построим для речников благоустроенные и красивые жилища

Обращение коллектива московских строителей ГВРУ ко всем строителям Министерства речного флота СССР

Дорогие товарищи!

Советский народ под мудрым водительством великой партии Ленина — Сталина, успешно выполняя послевоенную сталинскую пятилетку, уверенно идет по пути к коммунизму.

В огромных размерах в нашей стране ведутся строительные работы: создаются новые промышленные и транспортные предприятия, жилые дома, школы, клубы, больницы и т. д. За четыре года послевоенной сталинской пятилетки построено, восстановлено и введено в действие 5.200 государственных предприятий, 72 млн. квадратных метров жилой площади.

Трудовые победы советских людей — это выражение их политической сознательности и социалистического отношения к труду.

Партия и правительство проявляют неустанную заботу о благосостоянии советского народа. В августе 1949 года правительство приняло постановление о мерах по ускорению жилищного строительства, вдохновившее строителей на новые трудовые подвиги.

Наш коллектив выполнил в 1949 году план жилищного строительства на 120 проц., а план сдачи в эксплоатацию — на 142,5 проц.

Выполняя социалистическое обязательство, принятое в ознаменование 70-летия товарища Сталина, коллектив строителей Московского бассейнового управления ГВРУ выполнил план 1-го полугодия 1950 года по вводу жилищ в эксплоатацию на 124 проц., повысил производительность труда на 1,7 проц. против плана; об'ем выполненных работ 1-го полугодия по московским стройкам дал против того же периода 1949 года прирост на 84 проц.

В этом году перед коллективом Московского бассейнового управления поставлены ответственные задачи — ввести в эксплоатацию 5.100 кв. метров жилой площади.

Горячо поддерживая патриотическое начинание работников треста «Мосжилстрой» о досрочном выполнении годового плана сдачи жилищ в эксплоатацию, наш коллектив, подсчитав свои возможности, берет на себя обязательство выполнить годовой план строительно-монтажных работ ко Дню Сталинской Конституции, сдать в эксплоатацию к этому сроку 5.100 кв. метров жилой площади и построить сверх плана трехэтажный дом с жилой площадью в 586 кв. метров.

Сдачу основных об'ектов мы обеспечим в следующие сроки:

дом по набережной М. Горького жилой площадью в 1.760 кв. метров сдадим к 5 декабря;

дом в Кожухово на 47 квартир жилой площадью в 1.541 кв. метр сдадим в сентябре;

два дома в Белом Городке на 16 квартир жилой площадью в 666 кв. метров сдадим к 5 декабря;

дом в Тушино на 18 квартир жилой площадью в 586 кв. метров сдадим к 5 декабря;

школу на 240 учащихся сдадим к началу учебного года;

детсад сдадим к 5 декабря;

водопровод в Белом Городке сдадим к 7 ноября;

теплотрассу в Белом Городке сдадим к 25 октября 1950 года.

Выполняя постановление Совета Министров Союза ССР от 9 мая 1950 года о снижении стоимости строительства, обязуемся добиться повышения производительности труда против плана на 2 проц., снизить себестоимость против заданной на 1 проц., сэкономить: металла — 50 тонн, цемента — 150 тонн, лесоматериалов — 600 кубометров.

Коллектив УПТР ГВРУ, наряду с выполнением основной программы строящий в Измайлове своими силами жилой дом площадью в 1.483 кв. метра, обязуется ввести его в эксплоатацию в августе текущего года.

Призываем всех рабочих, инженеров, техников и служащих строительных коллективов Министерства речного флота СССР последовать нашему примеру и добиться выполнения плана жилищного и всего годового плана строительства ко Дню Сталинской Конституции — к 5 декабря 1950 года.

Товарищи строители! Построим для работников речного транспорта благоустроенные и красивые жилища!

Да здравствует наша советская Родина!

Да здравствует наш вождь и учитель, родной товарищ Сталин!

Обсуждено и принято на совещании партийно-хозяйственного актива московских строителей Министерства речного флота СССР.

Совещание партийно-хозяйственного актива московских речников-строителей

1 августа состоялось совещание партийно-хозяйственного актива столичных речников-строителей, на котором с докладом о ходе жилищного строительства в Москве выступил зам. министра речного флота тов. **Черевко.**

— По всей нашей необ'ятной стране идут гигантские строительные работы, — сказал докладчик, — возводятся новые заводы, крупнейшие гидротехнические сооружения, жилые дома, школы, клубы, больницы.

В огромном размахе капитального строительства с необычайной силой выражается сталинская забота о благе народа, об улучшении его материального благосостояния. Докладчик подчеркивает, какое огромное значение придают партия и правительство дальнейшему ускорению жилищного строительства в Москве. По плану москвичи должны в 1950 году получить 500 тысяч квадратных метров новой жилой площади, — на 25 проц. больше, чем в прошлом году. Ответственная работа предстоит московским строителям-речникам: они обязаны ввести в эксплоатацию вдвое больше жилой площади, чем в 1949 году. Особо важное значение в борьбе за дальнейший под'ем строительных работ имеет снижение их стоимости.

— Одна из основных причин недопустимо высокой стоимости строительства, — сказал докладчик, — неудовлетворительная организация и низкий уровень механизации работ, плохое использование наличных механизмов и оборудования, бесхозяйственное расходование материалов, пренебрежение вопросами режима экономии и хозрасчета.

Эти недостатки в полной мере присущи московским речным стройкам, в том числе стройкам, которые ведет Московское бассейновое управление ГВРУ.

Московское бассейновое управление (начальник тов. Соболев, главный инженер тов. Беручан, заместитель по политчасти тов. Степанов), которое должно сдать в текущем году ряд крупных жилых об'ектов, выполнило план первого полугодия по этому разделу работ лишь на 87,3 проц. Не лучше с работами на стройках, ведущихся хозяйственным способом.

По инициативе Политуправления министерства, положение на столичных речных стройках было проверено недавно бригадами общественных контролеров. Они выявили неприглядную картину.

Так, жилой дом в Кожухово, который, согласно обязательствам самих строителей, должен быть введен в эксплоатацию буквально в ближайшие недели, готов всего на 76 проц. Предпускового настроения здесь не чувствуется. Работы идут неритмично, график их не выдерживается. Неполностью используется имеющаяся механизация. Оставляет желать лучшего и качество отдельных работ. В момент проверки на этой стройке еще не был разработан перечень мероприятий по снижению себестоимости. Обязательства, взятые строителями, своевременно не проверяются, вопросы соревнования редко обсуждаются на общих собраниях и производственных совещаниях, а опыт передовиков слабо популяризируется.

Многие аналогичные недостатки обнаружили общественные бригады, проверявшие ход строительства жилого дома на набережной М. Горького и др.

Эти и подобные факты свидетельствуют о том, что качество руководства московскими речными стройками со стороны руководителей бассейнового управления, Московского отряда (начальник тов. Сонин, зам. по политчасти тов. Вахрушев), главного управления (начальник тов. Внеев, зам. по политчасти тов. Сидоров), у которого эти стройки находятся, как говорится, под боком, а также Цокапстроя министерства (начальник тов. Анисимов) отнюдь нельзя признать удовлетворительным.

Московские речники-строители сделали, несомненно, полезное дело, составив план реализации технических мероприятий, призванных ускорить, улучшить и удешевить работы на столичных стройках. Однако технический план еще не стал на строительных площадках подлинной программой действий.

Выступавшие в прениях подвергли резкой критике серьезные недостатки в области проектирования, организации и материально-технического снабжения строительных работ, замедляющие их темпы, удорожающие их стоимость. Главснаб министерства не уделяет должного внимания нуждам строек, не обеспечивает их материалами в соответствии с принятыми графиками работ.

Образно выразил это ненормальное положение монтажник со строительства в Кожухово тов. **Мокшанов.**

— Мы на себе чувствуем всю горечь народной присказки о птичке, которая нос вытащит — хвостом увязнет, хвост вытащит — носом увязнет. Нужно начать штукатурку — нет алебастра, извести. Привезут известь — не довезут алебастра. А дело стоит...

Начальник Московского отряда тов. **Сонин** рассказал, как выглядят на практике перебои в материальном снабжении.

— Мы приступили в одном из домов к штукатурным работам, но оборудования для сантехники до сих пор не получили; а ведь часть его должна быть скрыта в стенах. В некоторых квартирах уже красят маляры, а электрооборудования нет. Все это повлечет переделки, задержки, удорожание стоимости работ.

О необходимости для московских речников-строителей создать собственную производственную базу говорил зам. начальника хозяйственного управления министерства тов. **Егоров**. Слишком мало оперативности проявляет в этом деле Московское бассейновое управление. Никак не достроится, например, завод для изготовления железобетонных плит в Филях. Получение этих плит со стороны не только вызывает частые задержки, но и причиняет строительному управлению тысячные убытки.

На серьезные недостатки в политико-воспитательной и массово-производственной работе среди строителей указал в своем выступлении тов. **Степанов,** зам. начальника по политчасти Московского бассейнового управления ГВРУ. Он признал, что критика, направленная в адрес политчасти управления и его отрядов, в адрес партийных организаций строек правильна. Не все коммунисты осознали свою авангардную роль в борьбе за повышение культуры жилищного строительства, за его темпы, качество, за снижение его себестоимости.

Начальник Белгородокского отряда тов. **Озеров** привел факты недоброкачественного проектирования строительных об'ектов. Он рассказал также, что строители Белого Городка, подхватывая почин передовых коллективов столицы, стали на вахту мира и добиваются досрочного окончания работ на пусковых стройках. В частности, на стройке школы взяли на себя повышенные обязательства плотники бригады тов. Смирнова, кровельщики во главе с тов. Чувствиным, рабочие лесорам и др. Они с честью выполняют эти обязательства, намного сокращают сроки выполнения ответственных заданий.

С большим вниманием слушали участники совещания выступления знатных стахановцев — строителей тт. **Ионова** и **Сатрапинского,** заверивших актив, что речники-строители Москвы едины в своем стремлении выполнить и перевыполнить план капитального строительства, что, поддерживая призыв коллектива «Мосжилстроя», они приложат все силы для досрочного ввода в эксплоатацию жилых и культурно-бытовых зданий. Будучи инструкторами стахановских методов труда, оба они обязались настойчиво добиваться дальнейшего роста выработки строителей, умножения среди них числа стахановцев.

Одновременно тт. Сатрапинский и Ионов поставили ряд острых вопросов.

— Много жалоб поступает на качество строительных работ и на удорожание их в результате переделок, — сказал тов. Ионов. — И немудрено: мы готовим новые кадры, они осваивают технику дела, а потом уходят на стройки других ведомств. Почему? Да потому, что руководители ГВРУ и его бассейновых управлений мало проявляют заботы о бытовом благоустройстве строителей. Люди не закрепляются, текучесть велика, отсюда низкая квалификация рабочих, медленные темпы, неудовлетворительное подчас качество выполнения заданий.

Тов. **Сатрапинский** указал на необходимость внимательней следить за новой техникой, внедряемой на передовых стройках, совершенствовать и обновлять механизацию.

— Мы непрочь похвалиться большим числом разных механизмов. Но мне, как инструктору, приходится иной раз краснеть перед молодыми рабочими, которые слышали, скажем, о высокопроизводительных агрегатах для механизации штукатурки, применяемых в «Мосжилстрое», а у нас на стройке должны осваивать устарелый, конструктивно несовершенный и малопроизводительный агрегат. При таком отношении к новой технике нам трудно будет достичь таких темпов строительства, которых требует сейчас страна от строительных организаций.

В прениях приняли участие также тт.: **Шейко** — секретарь парторганизации Западного порта столицы, **Соболев** — начальник Московского бассейнового управления ГВРУ, **Солдатов** — директор Гипроречтранса и др.

Совещание приняло обращение речников-строителей столицы ко всем речникам-строителям, призывающее их широко развернуть социалистическое соревнование за досрочное завершение плана 1950 года и досрочный ввод в строй жилых об'ектов.

С огромным воодушевлением совещание приняло письмо вождю народов И. В. Сталину.

МАССОВОЕ РАЗВИТИЕ ФИЗКУЛЬТУРЫ И СПОРТА СРЕДИ РЕЧНИКОВ

Большевистская партия, советское правительство рассматривают физическую культуру как одно из важных средств коммунистического воспитания трудящих[illegible] закалки их здоровья, подготовки совет[illegible] народа к труду и защите социали[illegible]ской Родины. В Советском Союзе соз[illegible] условия для развития массового [illegible]ного движения. Партия, прави[illegible]ликий Сталин повседневно за[illegible]совом развитии физкультуры [illegible]ей стране.

[illegible]нием заботы партии о [illegible]й культуры и спорта [illegible] конце 1948 года по[illegible]), которым опреде[illegible] в работе физкуль[illegible]то постановление [illegible] в развертывании [illegible]о движения, в по[illegible]ивного мастерства [illegible]в.

[illegible]е ЦК ВКП(б) и [illegible]ов, спортивное [illegible]яющее в своих [illegible]ого транспор[illegible]аботу по во[illegible]й культурой [illegible]хся речного [illegible]нее время [illegible]ктивов физ[illegible] количество [illegible]влено около 50 [illegible] шесть раз увели[illegible]рядников.

[illegible] конькобежцы общества [illegible]ли первое место в соревно[illegible]х ВЦСПС. За высокие спортивные достижения конькобежцы, члены общества «Водник» Анатолий Фомичев и Евгения Пономарева были удостоены звания мастеров спорта. Кузнец Вологодского судоремонтного завода Василий Холщагин завоевал первое место в соревнованиях ВЦСПС по лыжам на дистанцию 30 километров, обогнав многих мастеров спорта. Члены общества «Водник» заслуженные мастера спорта Виктор Гладилин и Елена Горева являются чемпионами Советского Союза по плаванию. Члены общества «Водник», заслуженные мастера спорта Файзуллин и Людмила Второва—сильнейшие в стране пловцы на длинные дистанции, старший водолаз Осман Кумуков — чемпион по плаванию в холодной воде. В нынешнем году яхтсмены Москвы завоевали первенство по парусу на приз «Открытие сезона»; традиционные призы имени Чкалова в г. Горьком и на кубок Большой Невы в г. Ленинграде тоже завоевали яхтсмены общества «Водник».

Вместе с тем, физкультура и спорт на речном транспорте еще не стали подлинно массовыми. Физкультурники составляют лишь 8,8 проц. всего числа работающих в этой отрасли народного хозяйства.

Недопустимое отношение к развитию физической культуры среди речников имеет место в Печорском, Вятском, Беломорско-Онежском бассейнах, где в занятия физкультурой вовлечено лишь 3 проц. работающих. Такое положение свидетельствует о том, что в этих бассейнах партийные, комсомольские и профсоюзные организации мало внимания уделяют пропаганде физкультуры и спорта, что здесь чрезвычайно низок уровень организационной работы.

Недавно в нашей газете было опубликовано открытое письмо коллектива физкультуры донского парохода «Москва» ко всем судовым командам речного флота. На пароходе «Москва» создан физкультурный коллектив, в котором состоят все члены команды. Физкультурники судна систематически занимаются в спортивных секциях, сдают нормы на значок ГТО, слушают лекции на спортивные темы.

Однако на подавляющем большинстве судов нет физкультурных коллективов. В этом повинны прежде всего Центральный совет (председатель тов. Шмелев) и бассейновые советы «Водника», недооценивающие работу среди плавающего состава. Надо в корне изменить отношение к судовым командам. Регулярно снабжая суда методической литературой, спортивным инвентарем, оказывая повседневную организационную помощь судовым командам, мы добьемся массового вовлечения плавающего состава в занятия физической культурой и спортом.

Речникам наиболее близки такие виды спорта, как плавание, гребля, парус. Между тем, водные виды спорта продолжают оставаться наиболее слабым участком в деятельности общества. Некоторые руководители спортивных организаций склонны об'яснить это небольшим количеством спортивных баз, тогда как массовыми тренировками можно сейчас заниматься на любой реке. Там, где проявляется инициатива, силами общественности создаются водные станции, строится и ремонтируется спортивный флот. Отличная водная станция построена, например, в Киеве, построить водную станцию и яхту помог заводским спортсменам директор Черкасского судоремонтного завода тов. Бурченко.

Есть, к сожалению, еще на речном флоте и такие хозяйственники, которые считают помощь физкультурникам лишней обузой для себя. Так, директор Красноярского завода им. Побежимова тов. Шелухин не постеснялся заявить, что ему, видите ли, физкультура не нужна, а поэтому помогать он спортсменам не будет и в их дела вникать не собирается. Начальник Днепровского бассейнового управления пути тов. Логвин также не склонен чем-нибудь поступиться для физкультурников: за очистку подходов к водной станции он потребовал от местного совета спортивного общества 20 тысяч рублей.

В повышении спортивного мастерства речников большую роль призваны играть тренеры и общественные инструкторы. Актив общественных инструкторов физкультуры должны создавать и воспитывать наши профсоюзные и физкультурные организации. Это — большая и важная работа, ею пора заняться вплотную. Московский, Днепровский и Верхневолжский бассейновые советы обучили в прошлом году значительную группу общественных инструкторов, но использовать их в полной мере на практической работе не сумели. Во многих же бассейнах вообще пренебрегают организацией курсов инструкторов, привлечением к физкультурной работе среди речников спортивного актива. Нередко руководители бассейновых и низовых спортивных коллективов, пытаясь оправдать слабую работу, жалуются на отсутствие тренеров и инструкторов; однако речь здесь идет, как правило, о платных тренерах и инструкторах. Тем самым чиновники от спорта выдают себя с головой, показывают воочию, что, по существу, увиливают от общественной работы. Спорт тогда станет в бассейнах подлинно массовым, когда к нему будет широко привлечено внимание общественности, когда вокруг него будет сколочен крепкий актив.

По сигналу «человек за бортом» каждый член судовой команды должен уметь оказать помощь утопающему. Между тем, далеко не все речники умеют плавать. Министр речного флота специальным приказом обязал обучить каждого члена судовой команды плаванию, гребле, спасанию утопающих. Однако этот приказ выполняется совершенно неудовлетворительно, особенно в Днепровском, Верхневолжском, Камском и некоторых других бассейнах. Помочь быстрее осуществить этот приказ — первейшая обязанность спортсменов-пловцов «Водника», речников — членов Досфлота, преподавателей физкультуры в водных учебных заведениях. Необходимо полностью использовать для этого остающуюся часть лета.

Работники Центрального совета общества «Водник» должны резко изменить стиль своей работы, который в настоящее время является еще в достаточной мере бюрократическим. Ведь не секрет, что они пока еще редкие гости не только в бассейнах, но даже на соревнованиях, проводимых в Москве. На это общество возложена огромная ответственность за развитие массового физкультурного движения на флоте и, следовательно, общение с массой речников, непосредственная, вдумчивая, действенная помощь низовым организациям — их кровное дело.

Постановление ЦК ВКП(б) о развитии массового физкультурного движения требует от партийных, профсоюзных и комсомольских организаций всемерного содействия широкому развитию физического воспитания трудящихся. Об этом должны твердо помнить и работники политорганов, бассейновых комитетов профсоюза речников, партийные и комсомольские организации речного транспорта, мало еще вникающие в спортивную работу.

Летний календарь общества «Водник» богат интересными спортивными встречами. В августе состоятся соревнования по плаванию и прыжкам в воду, по легкой атлетике, будет разыграно личное первенство по теннису, шахматам, шашкам, соревнования на первенство СССР по плаванию на дальние дистанции.

В ответ на заботу партии и правительства спортсмены-речники должны завершить летний спортивный сезон под знаком дальнейшего развития массового спортивного движения, под знаком роста спортивного мастерства. Они должны стремиться высоко поднять честь общества «Водник» и добиться новых достижений, возвеличивающих спортивную славу нашей Родины.

На приз памяти В. П. Давыдова

30 июля в городе Горьком были проведены традиционные лично-командные соревнования по парусному спорту на приз памяти В. П. Давыдова.

Спортсмен общества «Водник» Давыдов погиб смертью храбрых, защищая Родину от немецко-фашистских захватчиков. Сильнейший яхтсмен общества «Водник» и городов Поволжья тов. Давыдов в довоенные годы посвятил весь свой спортивный талант делу массового развития парусного спорта и достижению спортивной славы обществу и городу Горькому.

По ходатайству физкультурной общественности с 1918 года традиционной парусной гонке Дзержинск — Горький присвоено имя памяти В. П. Давыдова. В 1948 г. она была выиграна командой яхтсменов общества «Спартак». В 1949 году ее выиграли яхтсмены общества «Водник».

К гонке нынешнего года яхтсмены общества «Водник» готовились с особой тщательностью. Исключительно большую организационную и воспитательную работу в своем коллективе провели товарищи из команды В. П. Давыдова — Н. В. Ушаков —в настоящее время председатель парусной секции общества — и тт. Виноградский и Юркин — члены бюро секции, а также молодежь, воспитанная В. П. Давыдовым,— С. Осипов, Б. Зобнин и Э. Жемчутова.

В соревнованиях приняли участие 28 судов различных классов. На протяжении всей пятидесятикилометровой дистанции между судами проходила большая и напряженная спортивная борьба. Первыми на финиш в город Горький во всех классах прибыли суда спортивного общества «Водник».

Абсолютную лучшую скорость показало судно Р-4 «Кит» (рулевой тов. Виноградский). Всю дистанцию оно прошло за 4 часа 2 минуты 50 секунд.

Первое общее командное место и переходящий приз памяти Владимира Павловича Давыдова выиграла команда общества «Водник», второе место — команда общества «Спартак» и третье — «Торпедо».

А. ВЕРЕИН.

г. ГОРЬКИЙ.

Соревнование досфлотовцев

Ярославские досфлотовцы провели гребно-парусные соревнования и шлюпочные походы по Волге.

Первое место в соревновании на веслах и под парусами на шестивесельной шлюпке заняла команда инструктора ярославского клуба Досфлота тов. Соколова.

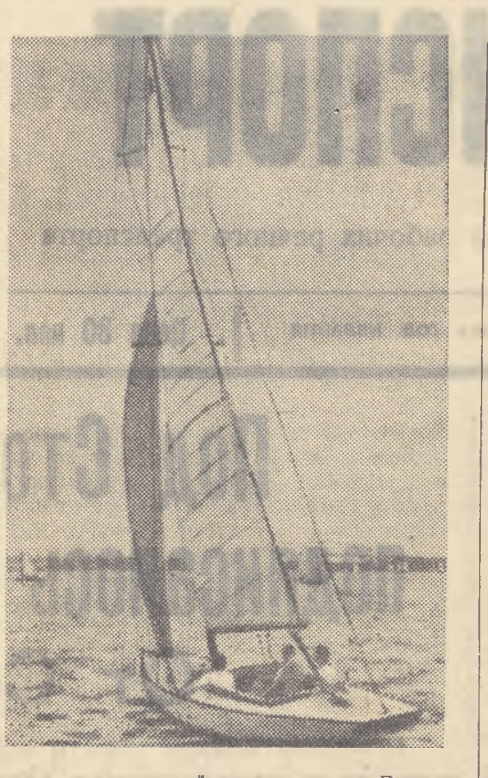
На четырехвесельных ялах первое место заняли команды Семенычева и Гурьянова. Шлюпка тов. Семенычева прошла дистанцию на веслах за 16 минут 31 секунду, парусная шлюпка тов. Гурьянова — за 40 минут 20 секунд.

Впервые в этом году в волжском шлюпочном походе ярославских досфлотовцев участвовало 120 человек. На восьми шлюпках и на одном учебном катере они поднялись вверх по Волге от Ярославля до города Тутаева.

Второй массовый шлюпочный поход вниз по Волге привлек еще большее количество участников. 165 досфлотовцев направились по маршруту Ярославль — «Красный Профинтерн» — Ярославль. Командиром второго массового похода, как и первого, был начальник ярославского клуба Досфлота тов. Протасов.

В походе участвовали три шестивесельных и четыре четырехвесельных яла, десятивесельный гребной катер и учебный катер. Участники похода точно в установленный срок прошли на них дистанцию 110 километров.

Г. СОЛОВЬЕВ.



На снимках: 1. Рекордсмен страны по плаванию, заслуженный мастер спорта Виктор Гладилин, член спортивного общества «Водник». 2. Яхтсмены на тренировке.

Фото А. БОРИСОВА.

У физкультурников Оби

Празднично проведут в нынешнем году речники Оби всесоюзный День физкультурника. На спортивных площадках Самусьского судоремонтного завода откроется первая летняя спартакиада. Сюда соберутся спортсмены многих физкультурных коллективов: с расположенного неподалеку Моряковского завода, Томской пристани, из далекого Колпашева, с Батуринской судоверфи, а также представители физкультурных коллективов Новосибирского куста.

В спартакиаде в этот день примут участие 130 лучших физкультурников бассейна, представляющих 12 коллективов. Некоторые примут участие в матчах по футболу и волейболу, легкоатлеты продемонстрируют достижения в беге, прыжках в длину и высоту, метании гранаты. На притоке реки Томь будут состязаться пловцы. Здесь будет организована массовая сдача летних норм на значок ГТО. Бассейновый совет общества «Водник» впервые проводит такие массовые соревнования. Растет число физкультурников среди речников Оби. К нынешнему празднику число низовых коллективов на предприятиях Западносибирского пароходства выросло по сравнению с прошлым годом в два с половиной раза.

На ряде судов организованы новые физкультурные коллективы. Заметно возросло количество вовлеченных в них речников. В числе лучших физкультурников — коллективы Барнаульской пристани и Самусьского завода. Значительно улучшили свою работу по сравнению с прошлым годом физкультурные коллективы Новосибирского судоремонтного завода. На Моряковском заводе теперь есть хорошее футбольное поле; волейбольные площадки создали коллективы Бобровского завода и работники Главвостока.

В нынешнем году были проведены заводские спартакиады в Бобровке и Новосибирске. Сотни речников этим летом сдали нормы на значок ГТО. Только в Новосибирском речном техникуме сдали нормы по комплексу ГТО 165 человек. На Новосибирском судоремонтном заводе план подготовки значкистов перевыполнен.

В наших физкультурных коллективах выросло немало передовых спортсменов общества. Молодой пловец Геннадий Юдыцкий — выпускник речного техникума—в происходивших на-днях в Новосибирске лично-командных соревнованиях на первенство города занял второе место. Он проплыл стилем брасс сто метров за 1 мин. 36,8 секунды. Наладчик Новосибирского завода тов. Мартышев, выступая в соревнованиях Досфлота по плаванию, занял первое место; во всесоюзных соревнованиях в Москве зарекомендовал себя как хороший пловец первый помощник механика парохода «Каганович» тов. Никулин.

Приказ министра обязывает обучить всех работников речного транспорта плаванию, гребле, приемам спасания утопающих. Недавно мы провели семинары по этим видам спорта, подготовили 50 инструкторов-общественников.

Есть у нас победители и по другим видам спорта. Недавно сборная команда волейболистов нашего бассейна завоевала кубок областного совета профсоюзов и тем самым вошла в розыгрыш первенства сибирской зоны.

Однако в физкультурной работе у нас есть ряд существенных недостатков. На состоявшейся недавно бассейновой конференции общества «Водник» делегаты справедливо критиковали бассовет за недостаточное внимание к низовым физкультурным коллективам. Мы не выполнили плана подготовки значкистов ГТО, спортсменов-разрядников. Должен сказать, что со стороны баскомреча и заводских профсоюзных организаций мы не ощущали помощи. Бассейновый комитет профсоюза ни разу не заслушивал отчета бассейнового совета общества о состоянии физкультурной работы. Некоторые руководители профсоюзных организаций на предприятиях, например председатель портового комитета Новосибирского порта тов. Катков, считают, что спорт — это вообще «не его дело».

Бассейновый совет, учтя замечания и предложения, сделанные на бассейновой и всесоюзной конференциях общества, приложит все усилия к тому, чтобы изжить недостатки в своей работе, добиться подлинной массовости всех проводимых мероприятий.

На отеческую заботу большевистской партии и советского правительства физкультурники Оби ответят новыми спортивными достижениями во славу любимой Родины.

Д. ОСИНЦЕВ,
председатель бассейнового совета общества «Водник».

Сделаем парусный спорт массовым

Группа яхтсменов выезжает из Архангельска на республиканские соревнования по парусу в Таганрог. Большинство из них — члены спортивного общества «Водник». Предстоят трудные и интересные соревнования по всем видам: по килевым яхтам, швертботам, а также на одиночках. Нам придется бороться за первенство с серьезными противниками—яхтсменами Ленинградской области, Горького, Куйбышева, Саратова, Ростова, Сталинграда. В этом состязании примут участие сильнейшие парусники республики.

От общества «Водник» Северного бассейна на соревнованиях выступают мастер спорта Лейцингер, капитаны малого плавания Лидин, Верховцев, Штангель, рулевой I класса Мордовский, молодые яхтсмены Лидина, Колобаев и другие. Мы надеемся занять достойное место в этом первенстве.

Мои достижения не пришли сами собой. В течение последних четырех лет я систематически участвую во всех соревнованиях по парусу в Архангельске: на первенство бассейна, Центрального совета «Водника», республики и первенство Союза.

Впервые в 1946 году я участвовала в гонках на первенство города и заняла второе место. В том же году в соревнованиях на первенство Союза в полуфинале я вышла на последнее место. Как это ни досадно было, но факт остается фактом. Недостаточная тренировка привела меня к неудаче и заставила сделать для себя определенный вывод: надо упорно тренироваться, изучать парусное дело, улучшать технику.

Уже на следующий год, выступая на первенство Центрального совета «Водника», экипаж швертбота, где я ходила рулевым, занял первое место. Это меня окрылило. Я поняла свои ошибки в соревновании 1946 года и стала готовиться к следующим состязаниям.

Прошлый год принес мне немало успехов. Благодаря тому, что бассейновый совет общества «Водник» проводит систематически соревнования на первенство бассейна, мы, парусники, имеем возможность регулярно вести тренировки. Выступая в Ленинграде на соревнованиях представителей Центрального совета «Водника», я выходила на швертботе класса «М». В этом первенстве наша яхта опередила представителей Москвы, Одессы, Киева, Молотова и заняла второе место. В прошлом же году мы выехали на первенство РСФСР в Таганрог. Здесь я выступала по двум классам — швертботам класса «М» и одиночкам.

Соревнования были трудные. Каждый заход был на три мили, пришлось сделать четыре пересадки. Это значит, что каждому из нас пришлось выйти на двадцати четырех яхтах. В финал вышли по шесть человек. Я вела борьбу за первенство с яхтсменами Ростова, Таганрога, Куйбышева, Саратова. В финале трижды приходила первой.

На соревнованиях в Таганроге я завоевала звание чемпиона республики по швертботам класса «М» и одиночкам.

Достижения по парусному спорту имеют и другие члены нашего спортивного общества. Но надо сказать, что наши спортивные успехи были бы гораздо выше, если бы развитию парусного спорта уделялось больше внимания. В прошлом году перед республиканскими соревнованиями был проведен двухнедельный сбор яхтсменов. Это мероприятие во многом содействовало нашим успехам. В этом же году такого сбора не проводили, хотя о нем много говорили и обещали его организовать.

В Архангельске, Котласе, Сыктывкаре, Великом Устюге есть все возможности сделать парусный спорт массовым. Между тем, нигде, кроме Архангельска, парус не культивируется. Ни бассейновый комитет, ни его низовые организации не заботятся об организации секции яхтсменов. В бассейне нехватает также парусных судов.

Странно, что при наличии ряда судостроительных предприятий на Севере наш бассейновый совет общества «Водник» имеет только одно парусное судно и то устаревшего типа. Это, видимо, происходит потому, что хозяйственные руководители недооценивают парусный спорт, мало помогают в этом отношении физкультурным организациям.

МИЛАДА ШТАНГЕЛЬ,
чемпион РСФСР по парусу.

На Московской водной станции

Рано начинается день на водной станции Московского совета общества «Водник», находящейся напротив Центрального парка культуры и отдыха имени Горького. На шести дорожках пятидесятиметрового бассейна и трех дорожках учебного бассейна обучаются новички и тренируются мастера спорта.

Учеба и тренировки проходят под руководством отличных пловцов, рекордсменов страны, заслуженных мастеров спорта Гладилина, Второвой и Файзуллина. Они бережно учат молодежь, умело передавая накопленный годами опыт и знания.

На водных дорожках бассейна благодаря систематическим тренировкам улучшили свое время пловцы: штурман теплохода «Чкалов» тов. Базанов, студентка III курса Московского речного техникума тов. Агафонова, инженер тов. Загурнева и другие.

Заслуженные мастера спорта тт. Файзуллин и Гладилин готовятся к марафонскому проплыву в честь Дня физкультурника. Проплыв для мужчин будет организован на дистанцию в 25 км, а для женщин на 15 км. На этой дистанции от общества «Водник» выступит заслуженный мастер спорта Е. Второва.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Партийная организация нефтевоза

Первичная партийная организация нефтевоза «Ленинец» состоит из 6 человек. Это крепкая, боеспособная организация.

На «Ленинце», учатся все члены команды. Они повышают и свои политические знания, и деловую квалификацию. Регулярно работают кружки технической учебы, с командным составом ведется специальная командирская учеба. 12 человек занимаются в общеобразовательном кружке.

В результате хорошо поставленной технической учебы рулевой тов. Сибряев подготовлен на должность 3-го штурмана, тов. Зуев — на должность 1-го штурмана, масленщик комсомолец тов. Муругов готов занять должность второго помощника механика и т. д.

Партийная организация судна (секретарь тов. Сибряев) — организация производственного типа. Она облечена правом контроля хозяйственной деятельности администрации судна и, следовательно, имеет большие возможности влиять на производственную жизнь судового коллектива. И она это с успехом осуществляет.

Анализируя выполнение заданий за сутки вахтами и судном в целом, партийная организация, например, во время одного из рейсов установила, что, несмотря на досрочный приход в Камское Устье, коллектив не выполняет стахановского плана, что, если не усилить темпов работы, может быть сорвано и выполнение месячного задания.

Было решено на партийном собрании обсудить вопрос о ходе выполнения рейсового задания. На собрании выявилось, что штурманы плохо используют воложки и тиховоды, что парторганизация слабо мобилизовала команду на выполнение рейсового задания.

Партийное собрание приняло конкретное решение. Выполняя его, капитан тов. Кириллов радировал в управление пароходства, политотдел, партком плавсостава просьбу об увеличении нагрузки до 20 тонн на одну индикаторную силу. Было также проведено комсомольско-молодежное собрание, на котором обсуждали вопрос о задачах комсомольцев и молодежи в борьбе за выполнение стахановского плана.

Тов. Яшин провел беседу с машинной командой о ее задачах в данном рейсе. Капитан тов. Кириллов такую же беседу провел с палубной командой, обратив особое внимание штурманов на использование воложек и тиховодов. Агитаторы тт. Шварев, Зуев и Шарыгин провели беседы по вахтам.

Еще шире развернулось соревнование на судне. Коммунисты первой вахты — первый помощник механика тов. Урусов и 2-й штурман тов. Зуев—выступили инициаторами соревнования за отличную вахту и соревнования по профессиям. Каждый день проверялся договор соревнования с буксируемыми баржами. Лучшие образцы работы, как и всегда, показывали коммунисты и комсомольцы.

Редколлегия выпустила стенгазету и «боевой листок», рассказывающие о передовых вахтах и трудовых усилиях отдельных членов команды и критикующие недостатки.

Результаты сказались: рейс был закончен на 27 часов 30 минут раньше срока, сэкономлено 18 тонн топлива.

Каждый день, когда подводятся итоги работы вахт, победители слышат по своему адресу предостерегающие слова:

— Завтра обгоним вас.

И это не пустая фраза. В разное время победителями в соревновании выходила то одна, то другая, то третья вахта. Строгий учет и гласность результатов — вот что делает соревнование на судне действенным. Итоги подводятся на заседаниях судкома, на общих собраниях, лучшие заносятся на доску почета. Вахта, победившая в соревновании, получает переходящий красный вымпел.

Социалистическим соревнованием проникнута вся жизнь судового коллектива. Оно не ограничивается рамками парохода, а выходит далеко за его пределы.

Вот, например, пароход отошел в очередной рейс. Перед отходом коллектив нефтевоза, как и всегда, заключил договор на соревнование с командами буксируемых барж. Принят ряд конкретных обязательств, смысл которых сводится к одному: закончить рейс на 30 часов досрочно.

Прошли первые сутки рейса. С парохода на головную баржу передается такой, подписанный капитаном, механиком, секретарем парторганизации и председателем судкома нефтевоза, документ:

> «Старшему шкиперу каравана—шкиперу баржи «Аракс» тов. Долгову.
>
> Благодаря настойчивой борьбе коллективов парохода «Ленинец» и буксируемых барж «Аракс», «Восток» и «Свирь» за выполнение принятых на себя обязательств караван за первые сутки рейса прошел 104 километра вместо 92 километров по плану.
>
> Отмечаем отличное несение вахт на баржах, отличную управляемость каравана. Желаем вам и всем коллективам барж каравана дальнейших успехов в работе».

Так день за днем. Между командой буксировщика и командами барж существует крепкая производственная дружба.

Коллектив нефтевоза, в первую очередь его капитан тов. Кириллов — передовой культурный человек, проявляет много инициативы в развитии соревнования и упрочения производственной дружбы и с коллективами эксплоатационных участков. Он связывается с ними по радио, заключает договоры на соревнование, информирует о своей работе, резко критикует их недостатки. Вот почему, например, когда «Ленинец» еще находился в низовьях Волги, от заместителя начальника Куйбышевского эксплоучастка тов. Воронцова уже была получена радиограмма следующего содержания:

> «Обязуемся пароход «Ленинец» и буксируемый им воз в пределах Куйбышевского эксплоучастка пропустить безостановочно, обеспечить всем необходимым на-ходу. Просим, начиная от Хвалынска, информировать нас по рации обо всем, что вам требуется для безаварийного и безостановочного продвижения».

Вот почему «Ленинец» имеет меньше, чем другие нефтевозы, потерь, вот почему, например, будучи задержан заводом и проработав поэтому только 39 суток вместо 45 по плану, «Ленинец» в апреле—мае все же сделал продукции больше, чем все однотипные нефтевозы. 7 июня — первым среди крупных нефтевозов Волготанкера — «Ленинец» завершил свой пятилетний план.

Красный уголок на судне — подлинный центр массово-воспитательной работы. Он хорошо оформлен, со вкусом, красиво убран. Фотовитрины рассказывают о жизни и деятельности В. И. Ленина и И. В. Сталина. В специальных тумбах-витринах под стеклом и в стенном шкафу — судовая библиотека с политической, технической и художественной литературой. В красивых рамках под стеклом — социалистические договоры на навигацию 1950 года с пароходами «Академик Губкин», «Циолковский» Волготанкера и теплоходом «Ленин» Енисейского пароходства, судовой стахановский план, договоры повахтенного и индивидуального социалистического соревнования членов коллектива. Здесь же график движения судна, планы работы судового комитета и красного уголка. Хорошо работает радиоприемник. На столе — подшивки газет, журналы, шашки, шахматы, домино.

В красном уголке работники судна проводят свой досуг, здесь проводятся беседы, лекции, доклады, коллективные читки книг, массовые вечера. В красном уголке всегда людно. Его заведующая — матрос тов. Челышева — имеет большой актив из членов команды и практикантов речного училища. Каждый день с 8 часов утра до 10 часов вечера здесь дежурят активисты.

Любовно и красочно оформляется стенная газета, которую редактирует радистка тов. Петрикова. Газета имеет более 12 человек рабкоровского актива. Уже выпущены 16 номеров стенгазеты, 6 «молний». Работают на судне кружки художественной самодеятельности, дано 4 концерта.

И во всем — в постановке соревнования или работе красного уголка, в выпуске стенгазет или организации художественной самодеятельности — во всем чувствуются твердая, направляющая рука партийной организации, активное участие и пример коммунистов судна.

И. ДЕВЯТОВ, инструктор политотдела Волготанкера.

Л. ЗИНГЕРМАН, корреспондент газеты «Речной транспорт».

АСТРАХАНЬ.

В Политуправлении министерства

В Политуправлении Министерства речного флота СССР состоялось совещание, на котором был заслушан и обсужден доклад начальника политотдела Верхнеиртышского пароходства тов. Кадырбаева о работе политотдела.

С созданием политотдела в бассейне выросли и окрепли первичные партийные и комсомольские организации. Если в 1949 году на флоте не было партийных организаций, то в этом году на судах создано шесть партийных организаций; выросло также и число комсомольских организаций плавсостава.

В работе политотдела имеются, однако, серьезные недостатки. Об этом говорили выступившие на совещании тт. Иконников, Лохматов, Галдин, Кобозева, Тужиков и др.

Политотдел, указывали выступавшие, не вникал в работу партийных и комсомольских организаций, не оказывал им конкретной, деловой помощи. Особенно в этой помощи нуждались судовые партийные организации, где к руководству пришли молодые коммунисты, не имеющие еще опыта партийной работы. Результатом этого явилась крайняя запущенность организационно-партийной и воспитательной работы.

Вместо дальнейшего укрепления партийных организаций и улучшения их работы политотдел занялся мелкой опекой деятельности хозяйственников. Более половины состава парторганизаций — молодые коммунисты, но работы с ними почти никакой не велось. На Семипалатинском судоремонтном заводе и в управлении пароходства более 20 процентов коммунистов не имеют партийных поручений, а многие коммунисты, имеющие партийные поручения, не выполняют их.

Нередко партийные собрания проходят на низком уровне, без тщательной подготовки, решения принимают неконкретные, беззубые. Во многих организациях партийное хозяйство находится в запущенном состоянии.

Политотдел пароходства крайне недостаточно уделял внимание учебе коммунистов. Более 20 процентов всего состава партийной организации бассейна нигде не училось, в кружках была низкая посещаемость, нередко занятия срывались. В некоторых кружках качество занятий стояло на невысоком уровне. С начала навигации на судах «Байкал», «С. Киров» проведено всего лишь по одному занятию, а на пароходе «Гоголь» — ни одного. Это об'ясняется тем, что работники политотдела тт. Хасенов, Сагындыков, Рукавишников, Базарбаев, бывая на местах, не вникают глубоко в работу кружков и политшкол, не добиваются принятия решительных мер к улучшению партийной учебы.

В бассейне неудовлетворительно поставлена агитационная работа. Агитаторы нередко подбираются наспех, работы с ними, особенно на судах, никакой не ведется, а на несамоходных судах («Вилюй», «Селемджа», «Вишера», «Волхов») агитаторов вообще нет.

Мало внимания уделяет политотдел организации социалистического соревнования среди речников бассейна. В Семипалатинском порту, например, в 1950 году партийная организация ни разу не обсуждала вопроса о социалистическом соревновании.

Серьезным недостатком в работе политотдела и первичных партийных организаций является также слабое руководство комсомольскими организациями.

В конце совещания выступил начальник Политуправления тов. Цветков. Он обратил особое внимание работников политотдела Верхнеиртышского пароходства на необходимость всемерного организационного укрепления партийных и комсомольских организаций и в особенности на флоте, решительного устранения бюрократических методов руководства, повышения идеологической работы партийных организаций. Все силы коммунистов и беспартийных работников необходимо направить на успешное выполнение навигационного плана последнего года послевоенной сталинской пятилетки, на повышение культуры работы речного транспорта.

Все силы—на досрочное выполнение навигационного плана!

ИЗ КЕРЧЕВО НА КАСПИЙ

Буксировка плотов по морям практикуется русскими сплавщиками с конца прошлого столетия. Сейчас плоты, так называемые «сигары», буксируются по семи морям и четырем озерам. Особенно много их отправляется по Каспийскому морю в связи с увеличившимся спросом на лес промышленностью Закавказья, Казахстана и Туркмении.

До 1950 года сплотку «сигар» производили только на нижних плесах рек и в малом об'еме. Сейчас она применяется и в верховьях сплавных рек. Многие специалисты считали, что «с «сигарами» на верхние участки рек забираться нельзя, так как их не поспеешь сформировать в плоты и отбуксировать по полой воде».

Слаженная работа камских сплавщиков и речников опрокинула эти вредные рассуждения. Рейды Камлесосплава сплотили прошлой зимой 34 «сигары», сформировали их в плоты, которые за тягой судов Камского пароходства были отправлены в транзит. «Сигары» проплыли по Каме и Волге более 2000 километров и без переформировки в Астрахани отправлены по морю и доставлены в пункты назначения.

«Сигара» — это прочная, монолитная единица; бревна в ней переплетены и уложены так, чтобы между ними не было пустот. На плотбищах Камы «сигары» делали длиной 65 метров, высотой до 3,2 метра, об'емом от 700 до 900 кубометров.

Рабочие и инженерно-технический персонал большинства рейдов «сигары» изготовляли впервые. Потребовалось много энергии, чтобы достичь хороших результатов. Усть-Язвенский рейд подготовил 2 «сигары», Орлинский — 4, Иньвенский — 9, Молотовский — 3, Ново-Ильинский — 2, Осинский — 5, Сарапульский—4. Самый верхний на Каме — Керчевский — рейд сделал 5 «сигар».

Сначала на этом плотбище бригады тт. Гуссейн-Кули и Ковтун грузили бревна вручную, но затем работа была организована с помощью электрокранов, смонтированных на автомашинах, что повысило производительность труда в три раза.

Весенний паводок текущего года был не особенно благоприятен для сплава, и все же «сигары» с Верхней Камы впервые были выведены и своевременно доставлены на переформировочный Ново-Ильинский рейд. Здесь они были учалены в транзитные плоты и вместе с пучками отправлены в Астрахань. Последними ушли с рейда пароходы «Александр Невский» и «Капитан Гастелло». У них на буксирах были плоты, в которые было вчалено по 8 «сигар». Такое количество «сигар» в одном плоту с Камы было отправлено впервые.

Сплавщики и речники Камы уверены, что сплотка и буксировка морских «сигар» будут успешно развиваться и что в следующую навигацию их число возрастет.

Сплотка «сигар» на плотбищах рек и буксировка их отсюда без переформировки прямо в морские порты сокращают расходы на 33 проц.

Инж. А. ГОНИК.

Кузница простоев

Начальник пристани Вольск тов. Родионов заключил договор с группой известковых заводов на производство погрузки мелового камня с помощью пловучего крана. Согласно договору, клиент за простои судов не отвечает, их полностью взяла на себя пристань. Однако обрабатываются суда еще медленнее, чем прежде, когда за сверхплановые простои отвечал клиент.

Сейчас у причала цементных заводов постоянно ждут загрузки не менее трех барж. Руководство пристани не интересуется перевозками камня. Рабочих привозят на причал в 10 часов утра, при этом всего 6—7 человек. Работают они до 17 часов, затем уходят, и плавкран бездействует до следующего дня.

Мы, шкиперы Саратовского районного управления, взяли на себя обязательство навигационный план выполнить не менее чем на 125 проц., но нам мешает нормально работать пристань Вольск, которая превратилась в кузницу простоев местного флота.

Шкиперы барж №№ 2374 и 1238
АГАФОНОВ, ЛУКИН.

Стахановский рейс

Капитан 300-сильного буксирного парохода «Ворошилов» Нурметов Ибрагим получил от дежурного диспетчера пристани Уч-Сай план-приказ следовать в Ходжейли с баржами «Фергана», «Мангит», «Кипчак» и «Куляб», груженными зерном и химикатами. В баржах находилось 1070 тонн груза. Предупредительный диспетчер сказал:

— Примите, товарищи, все меры предосторожности при прохождении 17-го и 18-го постов. Ведь там — узкий и опасный проход.

— Все будет в порядке, — лаконично ответил капитан и тут же дал команду приготовиться к отвалу.

Закипела работа на судне. Рулевой тов. Атажанов стал у штурвала, матрос тов. Акимниязов ловким движением убрал становой якорь. В машинном отделении в это время вахту несли механик тов. Белозеров, кочегар тов. Окопов, масленщик тов. Головачев. Каждый из них занял свое место.

Ровно в 13 часов пароход дал отвальный гудок и тронулся в путь. Буксируемые баржи ровным кильватерным строем тянулись на десятки метров. У штурвалов стояли шкиперы Аимбетов Ахмет, Еспердиев Сары, Багымбетов Багымбай и Клязьков Степан.

На буксировщике четко и безупречно работали главная машина и вспомогательные механизмы. Механик тов. Белозеров приводил в порядок мелкие приборы и приспособления, заботился о непроницаемости арматуры. Кочегар следил за правильным горением топлива. Пароход шел со скоростью, превышающей плановую.

Вдруг подул сильный встречный ветер. Он мешал продвижению каравана, но буксировщик, преодолевая трудности, шел с прежней скоростью. Первый штурман парохода тов. Сидорович, зорко вглядываясь в даль, искусно миновал все встречавшиеся в пути мели.

На 60-м посту штурмана заменил капитан Нурметов. Ночью погода установилась. Поздно появившаяся луна ярко освещала окрестности берегов. Без света прожектора были отчетливо видны обстановочные посты и бакены. Стояла тихая ночь. Только раздавались шум быстро вращающихся гребных колес да гудки навстречу шедших караванов судов.

Команда парохода напрягала все усилия к тому, чтобы притти в пункт назначения досрочно.

Пароход «Ворошилов» продолжал свой путь, борясь с капризами бурной реки. Опытный судоводитель Нурметов Ибрагим благополучно провел караван через опасные для судов места.

И вот пароход дал привальный гудок, возвещавший об окончании рейса. Груз был доставлен на пристань Ходжейли ранее срока на 72 часа. Сэкономлено много топлива.

В прошлом году, подхватив почин «Татарин», каждый член команды парохода боролся за скоростные рейсы, трудился по-стахановски. Не случайно коллектив «Ворошилова» выполнил июньский план грузоперевозок в тонно-километрах на 180 проц., заняв первое место в соревновании среди всех судов Ходжейлинского участка.

Коллектив парохода живет дружной семьей, и это во многом решает успех дела. Члены команды не только хорошо работают, но и умеют культурно отдыхать. Освободившись от вахты, многие читают художественную и политическую литературу, изучают историю ВКП(б).

Ф. АН.

Пристань Ходжейли,

Как исчезла пристань Переволоки

Пристань Переволоки знают, как линейный транспортный и тарифный пункт. Пристань значится в расписании движения грузо-пассажирских паро-теплоходов Волжского грузо-пассажирского пароходства, указана в тарифных руководствах, — словом, имеет все права на существование в соответствии с Уставом речного транспорта. За навигацию пристань Переволоки отправляла и принимала до 35.000 тонн грузов и до 120.000 пассажиров.

Как мы видим из приведенных цифр, пристань Переволоки вполне заслуживает внимания как со стороны Волжского грузового, так и Волжского грузо-пассажирского пароходств и, тем более, Казанского районного управления и пристани Казань, с которыми она находится в ближайшем соседстве.

И вот эта пристань исчезла. Ее закрыли без чьего бы то ни было разрешения.

Вот как произошло это самозакрытие. Пристань Переволоки расположена на левом берегу Волги, километрах в 10 от населенных пунктов. В 1948 году здесь стоял дебаркадер № 87, на котором находились служебные помещения пристани: пассажирский вокзал, касса, весовое хозяйство. Но в минувшем году дебаркадер поставили на капитальный ремонт, а в Переволоки дали другой — № 79. Но и этот дебаркадер не удержался, его перевели в Тетюши, а в Переволоки нынче поставили тентовый барказ № 2484, запрещенный к плаванию. Вряд ли на пристани предполагали, что ее существование зависит всецело от этого ветхого судна. 13 июля барказ под бременем лет затонул, а с ним исчезла и пристань Переволоки. Конечно, этого бы не произошло, если бы принадлежавший пристани дебаркадер № 87 после выхода из капитального ремонта не был по распоряжению начальника Главцентрофлота тов. Ромащенко отдан под общежитие грузчиков в Куйбышев.

О том, что барказ № 2484 обязательно затонет, знали все — от начальника пристани Переволоки тов. Зимихина до тов. Ромащенко. Поэтому на этот факт не обратили ни малейшего внимания ни в пароходстве, ни в главке.

До 22 июля в Казани, что отстоит от Переволок на 87 километров, продолжали принимать к перевозкам грузы большой скорости и багаж, идущий до пристани Переволоки, продавали билеты пассажирам. Их высаживали вместо Переволок в Камском Устье, тут же сгружали и багаж.

Неизвестно, как долго продолжалось бы такое «обслуживание» пассажиров, если бы руководитель пристани тов. Зимихин не догадался дать по линии телеграмму о том, что барказ № 2484 затонул и поэтому паро-теплоходы принимать в Переволоках нельзя.

Рис. В. АЙЗЕНА.

Так негласно и закрыли пристань Переволоки.

Сейчас, пожалуй, дело даже не в том, что пристань оказалась несуществующей — по чьей вине это произошло, потом разберутся,—а в том, что на причале № 1 пристани Казань ждут отправки в Переволоки 115 тонн грузов большой скорости. Среди них такие срочные, как семенная рожь, озимая пшеница и другие сельскохозяйственные грузы, которых ждут в районах Татарской АССР.

И лежат срочные грузы, хотя из Казани ежедневно отправляется незагруженный пароход местной линии Казань—Тетюши. Видимо, ни у кого из речников по этому поводу голова не болит.

М. БЕЛОУСОВ.

БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ

К пристани Кимры, на причале которой лежит 40 тонн неотправленного груза, подошел «Короленко» — пароход линии Москва — Молотов. Капитану была предложена пачка накладных, чтобы он мог выбрать подходящий груз, так сказать, груз по душе. Но капитана грузы не заинтересовали: везти до Кинешмы — слишком близко, в Ярославле придется заходить на Уročь — неподходяще, в Горьком мала стоянка, а в Казани погонят на товарную...

— Нет, не возьму, — решительно заявил капитан. — Вот если бы на Молотов, взял бы без слова. Давайте звоните, время выходит.

Так и не погрузили на судно ни одного килограмма. За «Короленко» проследовал ряд других пароходов. Многие из них не брали груз только потому, что шли с опозданием на 5—10 минут. Правда, были и исключения. Так, капитан парохода «В. Молотов» (Астраханской линии) тов. Тарелкин, хоть судно и опаздывало на 25 минут, все же взял 12 тонн транзитного груза, что для нашей пристани явление редкое. Капитан парохода понимал, что рейс у него только начинается и опоздание на полчаса — на час он может легко наверстать.

К сожалению, первых примеров больше, чем вторых. Так в частности произошло и с пароходом «Страж революции». Он подошел к пристани 23 июля на 20 минут раньше расписания. После обмена пассажирами начальник пристани стал ждать появления в пролете капитана. Но капитан спуститься не соблаговолил. Вместо него вышел второй штурман и, осведомившись о грузе, пошел с докладом к капитану. И вот, пока ждали капитана, пока штурман ходил к нему и обратно с докладами, время стоянки истекло. Штурман потребовал отправления. Начальник пристани, в свою очередь, потребовал, чтобы капитан явился для об'яснения и составления акта.

— Вы задерживаете пароход! Вам будет плохо! Пишите акт, какой хотите, это ваше дело! — раскричался штурман.

Явился, наконец, и сам капитан. Тоном, не допускающим возражений, проговорил:

— Уходим, время вышло.

О чем все это говорит? О том, что среди судоводителей есть еще много высокомерия и безответственности. Когда видишь, что пароход отходит от пристани, заваленной грузами, с пустыми трюмами, становится стыдно за речников. Кому нужна такая «коммерческая работа»? Хочется спросить капитана: «Как ты попал на капитанский мостик с такой душой чиновника, с душой, чуждой всякого понимания значения и важности грузоперевозок в народном хозяйстве?».

А. ЕМЕЛЬЯНОВ,
приемосдатчик пристани Кимры.

Передовое судно на Вятке

Пассажирский пароход «Герцен» (капитан тов. Ярыгин, механик тов. Демин) по праву считается одним из лучших судов в Вятском пароходстве. Команда «Герцена» вот уже третью навигацию работает без заводского ремонта. Бурлаковцы судна образцово ухаживают за машиной, механизмами.

Став на стахановскую вахту мира, коллектив парохода решил изо дня в день умножать производственные успехи, навигацию нынешнего года закончить отлично. Слова у членов команды не расходятся с делом. Июльский план закончен на 10 дней раньше срока. Сверх задания перевезено много грузов.

Широко подхвачен на пароходе почин новаторов-москвичей Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова. За первые два месяца навигации команда сэкономила 140 кубометров дров, что позволило проработать на нем не четыре дня, как было записано в обязательстве, а шесть. Кроме того, сбережено 150 килограммов смазочных материалов. На этой смазке машина будет работать 20 дней.

Здесь хорошо организован учет. Каждая вахта получает нужное количество дров и смазочных материалов и после окончания работы докладывает об израсходовании их.

Команда «Герцена» третий месяц подряд держит первенство в соревновании с коллективом пассажирского парохода «Бебель».

И. МУРАВЬЕВ.

Новое здание школы ФЗО Киевского судоремонтного завода име
ла, оригинально оформленная архитектурно, построена Киевск
недавно сдана в эксплоатацию.

СТАХАНОВЦАМ МАШИННЫХ ПОВСЕДНЕВНУЮ ПОМОЩЬ И

I.

Бурлаковские методы технической эксплоатации механизмов, получившие широкое распространение на речном транспорте, не пользуются должным вниманием в Западносибирском пароходстве. В прошлую навигацию на Оби насчитывалось всего 47 бурлаковских судов — самоходных и несамоходных, а в нынешнем году количество их по данным пароходства составляет лишь 69.

Известно, что команды судов, прошедших средний и капитальный ремонт или только что построенных, имеют все возможности, работая по-бурлаковски, добиться постановки своих судов на одну-две и даже три зимы без заводского ремонта. Однако из 30 самоходных судов, получивших на Оби минувшей зимой средний ремонт, только половина является, по данным пароходства, бурлаковскими. Это убедительно говорит о том, что в руководстве бурлаковским движением в бассейне еще много формализма, администрирования и канцелярщины, которыми подменяется глубокая раз'яснительная работа среди плавсостава и работников берега.

Так, «специально прикрепленный к бурлаковскому движению» работник механико-судовой службы пароходства тов. Донцов сообщил нам, что бурлаковские методы применяются на стольких-то пассажирских судах, на стольких-то буксирных. Но чего стоят данные этого «специально прикрепленного» товарища, если в его списках мы не нашли только что выпущенного в эксплоатацию парохода «Козьма Минин». Уж кому, как не ему, быть бурлаковским судном и обходиться в течение трех-четырех зим без заводского ремонта!

Не включены в списки механико-судовой службы однотипные буксирные теплоходы «Алеша Попович» и «Добрыня Никитич», команды которых взяли на себя обязательства по улучшению технической эксплоатации и продлению срока службы механизмов без зимнего ремонта.

В прошлом году коллективы бурлаковских судов Оби сберегли государству около миллиона рублей, разгрузили промышленные предприятия бассейна от многих излишних работ в зимний период. В нынешнем году эту цифру можно было бы намного увеличить. Однако канцелярский метод руководства соревнованием и стахановским движением со стороны отдельных работников пароходства, бассейнового комитета профсоюза речников и политотдела является в этом серьезной помехой.

Неудивите предприятия не от важно нять в порядке детали на парох ряковский, Самуськи ды сменных деталей на ли, хотя заказы на них были с временно. Не торопится с выдачей риалов для проводимых летом палубных работ заготконтора пароходства (начальник тов. Шестаков). Контора отпускает судам равентух и олифу, а равентухных гвоздей не дает. Без гвоздей же работать нельзя.

Многие буксирные и пассажирские суда Оби ощущают недостаток плиц. Из-за этого они не выполняют технических скоростей, на них разбалтываются колеса. Пароход, не имеющий комплекта плиц, — верный кандидат на вынужденный зимний ремонт. В пароходстве и на это не обращают должного внимания, хотя изготовление плиц — отнюдь не проблема.

Руководители пароходства заверяли весной, что помогут бурлаковцам в проведении летней профилактики, установив в Черемошниках промывочную станцию с мастерской, оборудованной станками и электросварочным агрегатом. Но и это оказалось словесной шумихой. На промывочной станции нет горна, и, чтобы изготовить болтик, пароход вынужден делать длинный порожний пробег до Самуськского затона. Ответственные за нормальную работу промывочной станции линейный механик тов. Афанасьев и начальник Томского эксплоатационного участка тов. Фрейдин не принимают реальных мер для лучшего обслуживания флота.

Хорошее начинание, возникшее в прошлом году, — шефство инженерно-технических работников над бурлаковскими судами —в нынешнюю навигацию также заглохло.

В начале мая в управлении пароходства состоялось специальное совещание, посвященное руслановскому и бурлаковскому движению. Критические замечания и деловые пожелания, высказанные участниками этого совещания, стенографировались. Для чего? Стенограммы совещания до сих пор даже не расшифрованы. Положение в бассейне свидетельствует, что критика не возымела должного действия, а пожелания так и остались достоянием архива...

Б. ЛАГУНОВ.

НОВОСИБИРСК.

II.

В Северном бассейне есть много бурлаковских судов. Их команды уже не мыслят работать по-старинке, не применяя передовых методов эксплоатации судовых механизмов. В этом году, после среднего ремонта, в ряды бурлаковских судов вступает флагман бассейна — пароход «Павлин Виноградов»; механик этого буксировщика тов. Трифонов решил, следуя примеру коллектива теплохода «Иосиф Сталин», эксплоатировать машинно-котельную установку до следующего среднего ремонта, не прибегая к помощи завода. Тов. Трифонов показывает своим подчиненным пример любовного и умелого ухода за механизмами. На пароходе есть нужные для профилактики запасные детали, инструмент; все агрегаты закреплены за определенными членами команды и находятся в образцовом порядке; регулярно проводится осмотр узлов.

Механики пароходов: «Днепр» — тов. Шульгин, «Степан Разин» — тов. Викулов, «Карл Либкнехт» — тов. Раздобурдин, «Красная Балтика» — тов. Кононов заявили о своем намерении плавать без ремонта машины не менее четырех лет. Плавать, не прибегая к помощи завода до следующего среднего ремонта, обязались коллективы 18 судов бассейна.

По-настоящему заботится о распространении бурлаковских методов обслуживания на прикрепленных к нему судах групповой механик тов. Устинов. Из 16 судов его группы — 9 бурлаковские. Тов. Устинов рассказывает плавсоставу об опыте передовых речников-бурлаковцев. На «Молотовце», например, он рассказал, как работает команда парохода «Павлин Виноградов», а механику тов. Трифонову сообщает о ценных начинаниях других механиков. Поборником распространения на флоте методов тов. Бурлакова является и групповой механик тов. Чухарев.

Однако эти примеры еще не характеризуют общего состояния бурлаковского движения на Севере. Перед навигацией команды более ста судов обязались плавать несколько лет без заводского ремонта, а фактически станет на зиму без ремонта, видимо, не больше пароходов, чем в прошлом году, ибо механико-судовая служба пароходства, по существу, пустила бурлаковское движение на самотек.

К обязательствам судовых команд в пароходстве относятся весьма легковесно. Начальник механико-судовой службы тов. Марденский и начальник отдела промпредприятий тов. Пискунов не проявляют должной настойчивости, чтобы обеспечить бурлаковские суда материалами, сменными и запасными частями. Более 200 деталей для пароходов «Победа», «Фарватер», «15 лет РККА» и других еще не изготовлены судоремонтными мастерскими в Приводино. В пароходстве мало тревожатся по поводу того, что Лименский завод не выполнил заказов на сменные детали для 27 судов. Мирятся здесь и с тем, что заготснабконтора не обеспечила бурлаковские суда слесарными ключами, гвоздями, шурупами, окрасочными материалами.

На Севере имеется большой линейный аппарат. Около сорока линейных, групповых, дежурных пристанских механиков ежедневно встречаются с судовыми командами. К сожалению, все они (тт. Устинов и Чухарев являются среди них счастливым исключением) редко интересуются работой бурлаковских судов, тем полезным, что в порядке обмена опытом можно передать другим командам. Почему так получается? За все время со дня зарождения бурлаковского движения на речном транспорте их еще ни разу не собирали, не инструктировали, не раз'яснили им новых, возросших задач, поставленных бурным развитием стахановского движения на флоте. Они никогда не слушали лекций или квалифицированного рассказа о методах труда лауреата Сталинской премии Б. Бурлакова и его последователей. Между тем давно назрела необходимость провести в бассейне семинар механиков линии специально по вопросам бурлаковского движения.

Флот Северного пароходства пополнился теплоходами. Только на участке линейного механика тов. Низовцева работают 27 буксирных и 12 грузовых теплоходов. Но если на паровых судах бурлаковские методы нашли себе место и развиваются, то на судах с двигателями внутреннего сгорания эти методы почти не применяются; это тем более странно, если вспомнить, что «Чкалов», на котором плавает Б. Бурлаков, является теплоходом!

Условия для распространения бурлаковских методов и организации профилактики на дизельном флоте здесь весьма благоприятны. В бассейне есть пловучая ремонтная мастерская, специальный дизельный цех на Новой Ветке. Однако пловучую мастерскую в середине июня поставили в девяти километрах от Котласа, и до сих пор она бездействует, а дизельный цех, где зимой ремонтировались теплоходы, закрыт.

Все это свидетельствует о большом ослаблении внимания руководства пароходства, политотдела и баскомреча к вопросам бурлаковского движения.

Р. ГИНЗБУРГ.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Еще раз о судовом планировании

В статье «Навести порядок в судовом планировании», напечатанной в газете «Речной транспорт» от 23 июня, тов. Глазков совершенно правильно поставил вопрос о том, что министерство должно в кратчайший срок закончить составление инструкции по судовому планированию и дать пароходствам новые указания по этому вопросу.

Что происходит сейчас? Даже в условиях Главцентрофлота, да и в других главках, пароходства планируют работу флота по-разному. Одни составляют судовые планы по тяговой мощности, другие — по индикаторной; одни пароходства дают на суда планы сразу на всю навигацию с разбивкой по месяцам, другие — вручают навигационные планы, а потом дают их на каждый месяц в отдельности.

В судовом планировании есть много и других неясностей, которые в каждом пароходстве решаются по-разному.

Нет пока и методологии по разработке судовых пятилетних планов, а она крайне нужна. До сих пор неясно, где должно быть сосредоточено судовое планирование — в плановых отделах пароходства или в технических группах.

Особенно важен вопрос о корректировке судового плана. Тов. Глазков считает, что корректировка планов необходима, что без нее, по сути дела, не может быть и нормального планирования и что по этой причине не может дальше развиваться руслановское движение.

Правильно ли это?

Рассмотрим доводы тов. Глазкова. Он считает, что нельзя заранее предусмотреть, какой флот весной будет работать на боковых реках, а поэтому нельзя отразить этого в судовом плане. В частности, тов. Глазков приводит в пример работу Волжского грузового пароходства на реках Унже, Суре, Ветлуге, Вятке, Белой и Каме.

Работа флота на боковых реках производится в самый ранний период навигации— в момент очищения их ото льда. Следовательно, здесь период работы установить можно довольно точно. А раз мы знаем, что с открытия навигации флот надо направлять на боковые реки, то можно и заранее определить, какое количество судов потребуется для этой цели. В пароходствах еще задолго до открытия навигации известно, какой флот пойдет на боковые реки. Известно и то, какие суда будут направлены в смежные пароходства. Поэтому работу на боковых реках и в смежных бассейнах нетрудно предусмотреть в плане судна. В процессе работы бывают, конечно, отклонения, но они являются единичными и принципиального значения не имеют.

Тов. Глазков считает, что флот в пароходствах в большинстве своем работает вне линий и не закреплен за определенными районами плавания. Действительно, не весь буксирный флот в пароходствах закреплен за определенными линиями, но зато он закреплен за районами плавания. Так, в Волжском грузовом пароходстве буксирный транзитный флот разбит на две группы. Одна группа судов работает от Астрахани до Горького, другая — от Камского Устья до Щербакова. Аналогично распределен флот и в пароходствах Камском, Московско-Окском, Бельском и канала Москва—Волга.

Несамоходный волжский транзитный флот работает на Волге от Астрахани до Щербакова и по каналу имени Москвы примерно в одинаковых условиях. Только на Каме, да и то в меженний период, он работает в несколько худших условиях, чем на Волге. Таким образом, по всему флоту условия работы определяются с достаточной точностью. Волжское грузовое пароходство, составляя планы судам на всю навигацию с разбивкой по месяцам, учитывает эти условия. Поэтому в условиях Волги судовые планы, как правило, вполне реальны.

Тов. Глазков утверждает, что недовыполнение большим количеством судов своих планов кроется в неправильном планировании. Так ли это? В прошлом году многие суда не выполнили ни своих планов, ни руслановских обязательств не потому, что планы были составлены неправильно и не были скорректированы, а потому, что при массовом развитии руслановского движения командам судов не была оказана надлежащая помощь. Особенно тормозили работу руслановцев порты, не обеспечивающие обработки судов в установленные сроки.

В большинстве пароходств еще не научились строить работу флота в соответствии с их судовыми планами. Там, где этому уделяется достаточное внимание, результаты неплохие. В Московско-Окском пароходстве, например, по каждому буксирному пароходу в течение всей прошлогодней навигации велся строгий учет выполнения судовых планов по декадам, намечались мероприятия по улучшению работы отстающих судов. Осуществление этих мероприятий способствовало выполнению навигационных планов всем буксирным флотом пароходства.

Спрашивается, нужно ли судам корректировать план, правильно ли это? Конечно, нет. Надо не приспосабливаться к отдельным порокам нашей работы, а добиваться их устранения. Следует строить такой план, чтобы он мобилизовывал коллективы судов на самоотверженный труд, чтобы команды не пассивно ждали, как будут использовать их суда в процессе навигации, а активно добивались устранения недочетов.

Движенцы, спланировав расстановку и использование флота в целом и каждого судна в отдельности, обязаны своими действиями постоянно обеспечивать выполнение судовых планов. Между тем, корректировка, которую предлагает тов. Глазков, превратит план в простую бумажку, не создаст стимула для продуманной организации эксплоатации флота.

Жалобы работников флота, о которых говорится в статье тов. Глазкова, естественны, так как в течение многих лет проводилась корректировка планов и это было выгодно плавсоставу. К тому же всем известно, что корректировка планов вызывала злоупотребления. Применяя ее, иногда искусственно подтягивали отстающих до уровня выполняющих план. Это, между прочим, и послужило причиной того, что министерство отменило корректировку. Ведь значительно проще корректировать план, чем добиться претворения его в жизнь каждым судном в отдельности и организовать работу по заранее продуманной схеме.

Изменение судовых планов можно допустить только в тех случаях, когда сроки открытия и закрытия навигации значительно расходятся со сроками, предусмотренными первоначальными расчетами, причем это надо делать только до выхода судна в плавание. Чтобы судовое планирование было действенным, надо устанавливать судам твердые планы с учетом всех условий, в которых придется работать, не допуская в последующие периоды корректировок.

Составление судовых планов надо поручить плановым отделам пароходств, из'яв это дело из технических групп с тем, чтобы все планирование на речном транспорте осуществлялось одним органом, а не несколькими, как это делается сейчас.

Н. КОМИССАРОВ,
начальник отдела сухогрузных перевозок Главцентрофлота.

Механическая чистка водогрейных трубок

Осенью прошлого года Нижнекамскому техническому участку пути передали земснаряд «Волжский-14» с водотрубным котлом. Однако в его водогрейных трубках набилось столько накипи, что часть их была заглушена. Не имея под рукой достаточно цельнотянутых труб нужных размеров, мы вынуждены были сменить только часть водогрейных трубок, а другие очищать механическим путем.

Для проведения этой работы мне удалось сконструировать два типа шарошек с победитовыми пластинками: с помощью одних пробивали накипь в трубках, другими — окончательно их очищали. Благодаря этому за сутки удавалось очищать от накипи до 20 водогрейных трубок.

За короткий срок котел был приведен в эксплоатационное состояние.

Линейный механик КОРНЕЕВ.

уководстве
рофессий
возок
В
е мира!

ники Днепра,
ейсы скоростные,
ра и до утра,
всплески серебра,
смотряг рулевые.
кой веет от воды,
мирною об'яты,
дут мирные плоды,
епи южные богаты.
рный торжествует труд,
рейсами, без остановки,
днепровские, идут
м до Черкасс и до Каховки.
рега напутствуют друзья:
ы перевезете груза,
дут мирные края
ого Союза.
ДЕСТВЕНСКИЙ.

Бюрократическое отношение к жалобам трудящихся

Политчасть управления водных путей Аму-Дарьинского бассейна провела в мае и июне в Турткульском и Чарджоуском технических участках пути проверку выполнения приказа министра речного флота [illegible]Р № 449 от 23 ноября 1949 года о постановке учета и рассмотрении жалоб и [illegible] трудящихся.

[illegible] Чарджоуском техническом участке пути ([illegible]льник тов. Липатов, секретарь [illegible] организации тов. Кузнецов) ре[illegible] учета поступивших заявлений [illegible] трудящихся было возложено на [illegible] тов. Орлову. [illegible] тов. Орлова книгу учета [illegible] заявления или жалобы [illegible] месяцев не зарегистри[illegible]? Может быть они [illegible] ления, оказывается, [illegible]ые. Вот примеры: [illegible] мае 1949 года в [illegible] начальника участка [illegible] том, что ее муж — [illegible] участке. Справка [illegible]ения в народный [illegible]ентов. Но письмо [illegible] не было зареги[illegible] послал ответ. [illegible]ехиной посту[illegible] На обоих до[illegible] начальника [illegible]ть». И кадры [illegible] лишь 10 октября получила необходи[illegible] 1949 года поступили заявле[illegible] бывшего моториста участка пути ин[illegible] Отечественной войны тов. Володина и просьба Вязовского райсобеса Сталинградской области выслать справку, подтверждающую прежнюю работу тов. Володина на этом участке. Письмо тов. Володина и запрос райсобеса пролежали без ответа у работника по кадрам тов. Шевякова до 24 марта 1950 года, т. е. 93 дня.

В Турткульский технический участок пути (и. о. начальника Об'едков, секретарь партийной организации тов. Красноусов) 9 февраля 1950 года поступило заявление от бухгалтера участка Колодиной В. А. с просьбой оплатить ей разницу зарплаты за исполнение обязанностей главного бухгалтера. Вместо того, чтобы разобраться с этим заявлением и дать ответ заявителю, руководитель участка наложил резолюцию: «Главбуху. Доложить мне, что тов. Колодиной выполнено из обязанностей». На свое заявление тов. Колодина не получила ответа. После этого она вторично подала заявление в РКК, но и там заявление пролежало без движения до мая 1950 года.

Приведенные факты свидетельствуют о бездушии и формализме в работе руководителей Турткульского и Чарджоуского технического участков пути тт. Липатова и Об'едкова.

Ни один из указанных руководителей не выполняет пункта 8 того же приказа министра, который обязывает руководителей управлений и предприятий организовать свою работу таким образом, чтобы рабочие и служащие предприятий и плавающий состав имели полную возможность в свое нерабочее время попасть на прием к хозяйственным руководителям.

Политчасть бассейнового управления указала начальникам участков на серьезные пробелы в постановке учета и разбора жалоб и заявлений трудящихся и потребовала навести надлежащий порядок в этом деле. Партийные и профсоюзные организации должны держать под неослабным контролем учет и разбор писем и заявлений трудящихся, а бюрократов, кладущих под сукно эти заявления, привлекать к строгой ответственности.

А. ПАРАМОНОВ.

гор. ЧАРДЖОУ.

Помощь подшефному колхозу

Для оказания помощи на уборке урожая, коллектив Куйбышевского судоремонтного завода послал в подшефный колхоз им. Ворошилова, Дубово-Уметского района, Куйбышевской области, 30 рабочих и служащих.

На ремонт фургонов завод выделил колхозникам несколько кубометров пиломатериалов. Судоремонтники во внеурочное время отремонтировали два движка. По поручению партбюро завода в подшефный колхоз направляются агитаторы-коммунисты для проведения докладов и бесед в полевых станах.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

В березовой роще, на высоком берегу Енисея расположен пионерский лагерь речников Енисейского бассейна. Здесь в течение лета отдохнет около тысячи детей. **На снимке:** пионерки (справа налево) **А. Малкова, Г. Шатихина и Н. Терская** готовят гербарий.

Фото С. МАЛОБИЦКОГО. (Фотохроника ТАСС).

Для речников Сибири

Западносибирский бассейновый комитет профсоюза речников израсходовал около семисот тысяч рублей на отдых и лечение речников и их детей в 1949 г. Сотни речников побывали в санаториях-дворцах Крыма и Кавказа, на курортах Сибири и Дальнего Востока.

На маленькой пристани Завьялово, где к берегу подходит большой сосновый бор, стоит пассажирский пароход. Это дом отдыха «Ворошиловск» — любимое место отдыха речников. Там многие из них проводят свой летний отпуск. За пять лет на «Ворошиловске» отдыхало 6 тысяч речников и членов их семей.

В двух часах езды от Новосибирска развернулось строительство нового дома отдыха для речников Сибири. 150 отдыхающих разместятся в двух просторных светлых корпусах, в хорошо обставленных комнатах. Здесь будут клуб, читальный зал, бильярдная, радиоузел. На строительство дома отдыха ассигновано несколько миллионов рублей.

При Новосибирском судоремонтном заводе работает ночной профилакторий. Судоремонтников, получивших путевки в ночной санаторий, ждет сытная и вкусная пища, хороший отдых. На содержание ночного санатория в текущем году отпущено 170 тысяч рублей.

В бассейне имеется четыре пионерских лагеря, где ежегодно отдыхает тысяча ребят. На содержание и оборудование лагерей в это лето будет израсходовано свыше 200 тысяч рублей. 240 детей речников отдыхают в детском санатории Сибводздрава.

И. БЕЛКИН

На пароходе имени Абая

Абай Кунанбаев — это крупнейший казахский поэт. Его имя носит один из лучших грузо-пассажирских пароходов Верхне-иртышского бассейна.

В социалистическом соревновании коллектив этого судна добился крупных производственных успехов. Июньский и июльский план перевозок пассажиров выполнен на 114 процентов.

Сейчас команда парохода готовится отметить 105-летие со дня рождения Абая. Матросы, кочегары, масленщики и штурвальные знакомятся с произведениями поэта, его биографией. Все члены экипажа прочли роман лауреата Сталинской премии Мухтара Ауэзова — «Абай».

На-днях сотрудник семипалатинского музея прочитал на судне лекцию — «Абай Кунанбаев — классик казахской литературы».

С. ЯНКОВСКИЙ.

Грейфером со дна реки

Песок — важнейший строительный материал. Новостройкам столицы он требуется в огромных количествах.

Московский Западный порт для добычи песка со дна Москвы-реки пользуется обычно землечерпательной машиной, но с успехом применяет для этой цели и плавучий грейферный кран. Грейфер раскрытой пастью вгрызается в дно реки, и уже через полминуты две тонны отличного песка подняты с пятиметровой глубины и погружены на баржу. Один из лучших крановщиков порта тов. Ахмедзянов достиг высокого мастерства в управлении грейфером и довел добычу песка до 500 тонн за смену.

Таким же способом добывает песок и Московский Северный порт в Чивереве. Крановщики-комсомольцы Валентин Черемушкин и Геннадий Орлов вместо 360 тонн дают за смену до 800 тонн песка, перевыполняя нормы более чем в два раза.

По следам наших выступлений

„ПРО СВОИХ И ПРО „ЧУЖИХ“

Начальник политотдела Сухонского пароходства тов. Мухин сообщил редакции, что в маленьком фельетоне, напечатанном в № 50 «Р. Т.» от 23 июня с. г., газета справедливо критиковала негодную постановку работы агиткатера «Олег Кошевой», обслуживающего суда только своего пароходства. Фельетон был обсужден на совещании работников политотдела. Начальнику агитбригады тов. Обросову предложено в дальнейшем проводить работу среди команд всех судов, находящихся в Сухонском бассейне.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

В редакцию нашей газеты поступил сигнал о развале трудовой дисциплины на дистанции № 14 Кинешемского технического участка пути.

По этому материалу начальник Волжского бассейнового управления пути тов. Цибин произвел проверку, которая подтвердила правильность сообщенных в письме фактов.

Приказом по Волжскому бассейновому управлению начальник района обстановки тов. Богов снят с работы, на обстановочного старшину тов. Есина наложено дисциплинарное взыскание.

Приняты меры по укреплению трудовой дисциплины и улучшению работы с кадрами на этом участке.

События в Корее

ПХЕНЬЯН, 2 августа. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики передало вечером 2 августа сообщение, в котором говорится:

На всех фронтах части Народной армии продолжали наступление.

Американская авиация и военно-морские силы безжалостно обстреливают и бомбардируют города и села Кореи на территории к северу и к югу от 38-й параллели, варварски убивая мирное население, в том числе женщин и детей.

1 августа эсминец противника обстрелял остров Пякендо (Хакурей) у западного побережья Кореи, выпустив около 300 артиллерийских снарядов по району в северной части этого острова. Разрушено много жилых домов, убито и ранено много мирных жителей. Береговая артиллерия Народной армии открыла огонь по эсминцу противника. Эсминец в результате серьезных повреждений от береговой артиллерии под дымовой завесой ушел на юг.

1 августа около 50 американских бомбардировщиков, в основном «В-29», совершили налет на город Хыннам (Конан) и близлежащие населенные пункты, подвергнув их варварской бомбардировке. В результате бомбардировки разрушены больницы, школы, культурно-просветительные учреждения и жилые дома. Среди населения есть убитые и раненые.

ПХЕНЬЯН, 2 августа. (ТАСС). Как передает Пхеньянское радио, партизаны Южной Кореи, активизировавшие свои действия в связи с успешным наступлением героической корейской Народной армии, совершают нападения на американские войска.

По сообщению агентства Юнайтед Пресс, партизанские отряды провинции Северный Кенсан развернули активные действия в районах Тэгу (Тайкю) — Кымчхонь (Кинсен). 27 июля отряды корейских партизан совершили внезапный налет на американские войска в окрестностях Кымчхонь (Кинсен) и, нанеся противнику сильный урон, нарушили сообщение между Тэгу (Тайкю) и Кымчхонь (Кинсен).

НЬЮ-ЙОРК, 2 августа. (ТАСС). В сообщениях печати из Кореи говорится о продвижении корейской Народной армии и об отступлении американских и лисынмановских войск.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс сообщает из южнокорейского порта, что корейская Народная армия достигла пункта, находящегося в 24 километрах к западу от Масана (Мазана), и продвигается в направлении Пусана (Фузана).

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс сообщает, что северокорейские войска заняли город Хепчхонь (Киосен) и подошли к пункту, расположенному в 40 километрах от Тэгу (Тайкю). Войска корейской Народной армии приблизились к Кымчхоню (Кинсен).

В коммюнике штаба Макартура говорится, что американские и лисынмановские войска 1 августа после полудня «немного отступили». Войска корейской Народной армии продолжают теснить американские войска в районе Чиньчжу (Синсю) и также в районе Кочхан (Киосио).

НЬЮ-ЙОРК, 2 августа. (ТАСС). Как передает вашингтонский корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, военное министерство США сообщило, что в Корею прибыли «части» 1-й дивизии морской пехоты, а также 2-я пехотная дивизия и части 5-го полкового боевого отряда. Некоторые части морской пехоты были доставлены в Корею на самолетах.

НЬЮ-ЙОРК, 3 августа. (ТАСС). По сообщениям американской печати из Кореи и Токио, американские и южнокорейские войска отступили на 15 миль на позиции за рекой Нактонган (Ракуто-ко).

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс подчеркивает, что американские войска в настоящее время удерживают всего лишь немногим более 10 проц. территории Южной Кореи, причем линия обороны протяженностью около 150 миль идет от пункта, расположенного в 40 милях западнее Пусана (Фузана) на южном побережье к району Йондока на восточном побережье.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс указывает, что северокорейские войска продолжают оказывать сильный нажим на отступающую американскую 1-ю кавалерийскую (мотомеханизированную) дивизию в 8 милях южнее Кымчхоня.

Положение в Бельгии

Массовое недовольство в Бельгии недавним возвращением короля Леопольда III вылилось в широкое забастовочное движение, которое парализовало всю страну. В движении против Леопольда нашло свое выражение глубокое недовольство бельгийского народа антинациональной политикой правительства Дювьезара и предшествующих правительств, политикой, приведшей к установлению иностранного контроля над Бельгией и к включению ее в планы англо-американских поджигателей войны.

Леопольд, активно сотрудничавший с Гитлером во время войны, ныне в глазах бельгийского народа является ставленником американцев и олицетворяет собой новое наступление реакции на трудящихся.

Как сообщается, начался поход трудящихся на Брюссель. Со всех концов страны в столицу отправились десятки тысяч трудящихся, требуя отречения короля, обуздания реакции, улучшения условий жизни рабочего класса. Так, из Шарлеруа в Брюссель 1 августа отправилось более 25.000 рабочих. Рабочие сметают со своего пути полицейские заслоны и продолжают поход на Брюссель.

Корреспондент «Де фолькскрант» сообщает из Льежа (Бельгия), что на улицах этого города рабочие построили баррикады и ведут бои с полицией и войсками. Оружие льежских рабочих — камни и бутылки с горючим. Трудящиеся разоружили несколько полицейских патрулей. В Льеже об'явлено осадное положение. По улицам патрулируют танки. Все магазины, кафе, рестораны закрыты. Против рабочих полиция использует слезоточивые газы и огнестрельное оружие.

Газета «Драпо руж» указывает, что бельгийские власти вызвали из Западной Германии батальон бельгийских солдат, чтобы расправиться с трудящимися Льежа. Однако солдаты отказались бороться против рабочих и побросали свое оружие в реку Маас.

Рабочие Бельгии выражают гнев и возмущение по поводу зверств полиции и войск, заливших улицы Льежа и Брюсселя кровью рабочих. «Вот для чего прибыло американское оружие в Бельгию», — гневно говорят рабочие.

Коммунистическая партия Бельгии обратилась ко всем трудящимся с призывом «крепить единство всех прогрессивных сил Бельгии», дабы не допустить установления фашистской диктатуры в стране.

Агентство Франс Пресс передает из Брюсселя, что после многочасовых переговоров король, правительство и три «традиционные» партии (социально-христианская, социалистическая и либеральная) пришли к соглашению.

Вступив в закулисную сделку с католиками и либералами, бельгийские правые социалисты прилагают бешеные усилия, чтобы сдержать гнев трудящихся масс, протестующих против предательства правосоциалистических лидеров. Но, несмотря на позицию правосоциалистических лидеров, трудящиеся продолжают требовать отречения короля Леопольда. 1 августа в Брюсселе состоялась мощная демонстрация, участники которой на всем пути следования выкрикивали лозунг: «Леопольда на виселицу!».

Вопреки призыву Всеобщей федерации бельгийских трудящихся приступить к работе, по всей Бельгии продолжается забастовочное движение, которое приобрело особенно сильный размах в Брюсселе, Льеже, Антверпене и других городах.

Во время демонстрации лидеры социалистической партии, опасаясь возмущения трудящихся, не посмели выйти из здания социалистической партии. Демонстранты заклеймили позором сделку Спаака и других правосоциалистических лидеров с реакционерами — сторонниками короля.

«Юманите» сообщает, что во время митинга полиция арестовала генерального секретаря бельгийской коммунистической партии Лальмана и бывшего депутата парламента коммуниста Херсенса. Незаконный арест она мотивировала тем, что арестованные якобы нарушили предписание правительства о запрещении собираться в общественных местах группами больше пяти человек.

Государственный 3 % внутренний выигрышный заем

ТАБЛИЦА

16-го тиража выигрышей, состоявшегося 30 июля 1950 года в гор. Ташкенте

В тираже на один разряд займа в один миллиард рублей разыграно 8 500 выигрышей на сумму 4.650.200 рублей, в том числе: 2 выигрыша по 50 000 рублей, 5 выигрышей по 25.000 рублей, 25 выигрышей по 10.000 рублей, 80 выигрышей по 5.000 рублей, 700 выигрышей по 1.000 рублей и 7688 выигрышей по 400 рублей.

Всего на три разряда займа разыграно 25.500 выигрышей на сумму 13.950.600 рублей, в том числе: 6 выигрышей по 50.000 рублей, 15 выигрышей по 25.000 рублей, 75 выигрышей по 10.000 рублей, 240 выигрышей по 5.000 рублей, 2.100 выигрышей по 1.000 рублей и 23.064 выигрыша по 400 рублей.

В таблице указаны выигрыши на двухсотрублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех трех разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
000037	31 *)	10.000	059035	1—50	400
002082	1—50	1.000	060234	03 *)	5.000
002149	1—50	1.000	060478	1—50	1.000
003792	22 *)	5.000	060512	40 *)	5.000
003869	50 *)	5.000	060645	1—50	1.000
004075	43 *)	10.000	060679	35 *)	5.000
004333	04 *)	25.000	061236	1—50	400
004878	43 *)	5.000	061369	1—50	400
005396	15 *)	5.000	061401	18 *)	10.000
005656	1—50	1.000	061727	27 *)	5.000
005841	19 *)	5.000	061777	01 *)	5.000
006310	1—50	1.000	062108	48 *)	10.000
006347	30 *)	5.000	062278	05 *)	5.000
009099	27 *)	5.000	062478	03 *)	25.000
009206	36 *)	5.000	062916	1—50	400
009316	44 *)	5.000	063310	03 *)	5.000
009489	38 *)	10.000	065357	1—50	400
011426	34 *)	5.000	065641	1—50	400
014149	1—50	400	065874	21 *)	5.000
015793	1—50	1.000	066508	15 *)	5.000
016026	21 *)	25.000	067103	1—50	400
016673	50 *)	5 000	067203	26 *)	25.000
016684	21 *)	5.000	067409	36 *)	10 000
017010	23 *)	5.000	067937	11 *)	5.000
017528	41 *)	5.000	068494	31 *)	10.000
020149	1—50	400	068666	22 *)	5.000
021188	1—50	400	069097	16 *)	5.000
021530	02 *)	5.000	069173	19 *)	5.000
022085	20 *)	5.000	069808	44 *)	5.000
022354	1—50	400	070964	1—50	400
022928	34 *)	10.000	070970	30 *)	10.000
024327	41 *)	5.000	071096	14 *)	5.000
024859	1—50	400	071405	1—50	1.000
027226	18 *)	10.000	072633	1—50	400
027924	42 *)	5.000	072746	09 *)	5.000
028488	1—50	400	072909	26 *)	5.000
029126	1—50	1.000	073836	1—50	400
029362	1—50	400	074259	42 *)	5.000
029488	46 *)	10.000	075412	45 *)	5.000
029889	1—50	400	076023	15 *)	5.000
030486	1—50	1.000	078883	04 *)	5.000
030797	12 *)	10.000	078932	45 *)	5.000
030894	1—50	400	079596	25 *)	5.000
031744	27*)	5.000	080171	1—50	400
033371	1—50	400	080486	39 *)	25.000
033626	22 *)	10 000	080533	1—50	400
034685	1—50	400	081015	09 *)	10.000
034919	20 *)	5.000	081708	02 *)	5.000
035476	41 *)	10.000	081729	1—50	400
035611	1—50	400	084029	24 *)	5.000
035994	16 *)	5.000	084762	1—50	400
036223	40 *)	5.000	084965	09 *)	10.000
037733	40 *)	10.000	085211	38 *)	5.000
038110	1—50	400	085556	15 *)	5.000
038216	1—50	400	087154	34 *)	5.000
038819	19 *)	5.000	087317	27 *)	5.000
038898	22 *)	10.000	087451	18 *)	5.000
039012	1—50	400	087488	48 *)	5.000
039031	1—50	1.000	087755	29 *)	5.000
039281	1—50	400	087827	35 *)	5.000
040773	23 *)	50.000	087884	48 *)	5.000
043286	1—50	400	088317	37 *)	5.000
043608	19 *)	5.000	088351	22 *)	50.000
043992	06 *)	5.000	088777	1—50	1.000
044380	02 *)	5.000	089004	19 *)	5.000
048463	42 *)	5.000	090599	10 *)	5.000
048941	39 *)	5.000	091056	1—50	1 000
050085	07 *)	5.000	092248	08 *)	5.000
050298	1—50	400	092319	1—50	400
050519	1—50	400	092612	12 *)	5.000
051076	04 *)	10.000	092885	1—50	400
051208	1—50	400	093922	24 *)	5.000
051731	1—50	400	093966	44 *)	5.000
051746	27 *)	5.000	094544	1—50	400
051894	06 *)	5.000	094763	50 *)	10.000
052181	14 *)	5.000	095093	1—50	400
053021	36 *)	10.000	095306	1—50	400
053241	45 *)	5.000	095878	49 *)	5.000
053843	44 *)	5.000	095958	16 *)	5.000
054401	29 *)	10.000	096455	09 *)	5.000
054737	1—50	400	096583	1—50	1.000
057626	21 *)	5.000	097113	24 *)	10.000
058206	1—50	400	097964	13 *)	10.000
058290	05 *)	5.000	098045	1—50	400
058885	1—50	400	098678	50 *)	10.000

---

* На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 400 рублей.

Главное управление гострудсберкасс и госкредита.

Органы ГОССТРАХА
ПРОВОДЯТ РАЗНЫЕ ВИДЫ ДОБРОВОЛЬНОГО
СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ
КАЖДЫЙ МОЖЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ ДОГОВОР
СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ
по одному или нескольким видам
СТРАХОВАНИЯ
НА РАЗЛИЧНЫЕ СРОКИ
И НА ЛЮБУЮ СУММУ
Для заключения договора страхования обращайтесь в инспекции или вызывайте агента Госстраха на дом.
Главное управление государственного страхования СССР

Кино

„Дочери Китая“

Радостно отметить появление на советских экранах китайского художественного фильма «Дочери Китая»*. Этот фильм повествует о героической борьбе трудящихся Китая против иноземных захватчиков, о великой силе народного гнева и великой воле трудящихся к победе, к строительству новой, светлой жизни.

Советские люди всегда с искренним сочувствием следили за борьбой всех обездоленных и угнетенных народов. И победу китайского народа над темными силами реакции, приведшую народную республику Китая в лагерь демократии и прогресса, в ряды защитников мира, приветствует от души каждый честный человек, все прогрессивное человечество.

О том, как ковалась эта победа, рассказывает фильм «Дочери Китая», рассказывает вдохновенно, правдиво, просто, с огромной, впечатляющей силой. Этот фильм является ценным вкладом в великое дело содружества народов, способствует взаимопониманию между ними, знакомит широкие массы зрителей с отважными китайскими патриотами, с их славными делами. Особенно ценным мне кажется то, что фильм показывает героическую борьбу китайских женщин, еще недавно далеких от активного участия в жизни своей страны и ставших вместе со своими мужьями, братьями и отцами в ряды защитников свободы и независимости.

Такими женщинами и являются героини этого фильма — Лын Юнь, бывшая учительница, политрук партизанского отряда, и Ху Сю-чжи, простая китайская крестьянка, поднявшаяся до уровня сознательного бойца революции и вместе с другими партизанками, вместе с корейскими девушками — членами отряда совершившая героический бессмертный подвиг, которым вправе гордиться весь китайский народ. Образы эти подсказаны авторам фильма самой жизнью. Они великолепно воссозданы молодыми артистками китайского кино.

...1931 год. Японские империалисты напали на Маньчжурию. Они предают огню ее поселки и деревни, уничтожают мирных жителей, хотят потопить в крови всякую попытку протеста. Продажные китайские правители Чан Кай-ши и Ван Цзин-вей без сопротивления отвели гоминдановскую армию во внутренние районы Китая. Но народ по призыву коммунистической партии сам поднялся на борьбу с захватчиками. Гнев и ненависть к угнетателям, которые сожгли вместе с убогой фанзой ее больного мужа, приводят Ху Сю-чжи в ряды партизанского отряда. Следя за ее жизнью и работой, следуя вместе с этим отрядом по дорогам, полям и лесам Маньчжурии, мы видим, как из простой крестьянской женщины выковывается стойкий солдат народной партизанской армии, передовой человек, патриот родины, достойный член китайской коммунистической партии.

Труден был путь Ху Сю-чжи. Болели ноги от длительных переходов, мешало непривычное военное обмундирование, не сразу давалось искусство владеть оружием. Но с каждым днем из бесед с товарищами, из слов командиров, а главное, из рассказов боевого политрука Лын Юнь все яснее становились цели и задачи великой народной борьбы, все более крепла вера в грядущее светлое будущее, все более крепли решимость и воля к борьбе за это будущее.

Фильм хорошо передает будни отряда, полную опасностей и лишений партизанскую жизнь. Отряд после боевых стычек снова укрывается в лесу, но подкрепить свои силы бойцы могут только одними грибами. Крестьяне окрестных деревень привозят своим защитникам мешки с зерном: «Если бы не вы, — говорят крестьяне, — у нас не было бы ни земли, ни зерна». Вот заслуженный отдых в редкие часы затишья. Песни и пляски, исполняемые на лесной поляне, прерывает сигнал тревоги, и партизаны берутся за оружие — всегда, везде в любую минуту готовы они к защите любимой родины...

1937 год. Японские войска вместе с армией марионеточного «государства» Манчжоу-Го двинулись на территорию Северного Китая. По призыву Мао Цзе-дуна великая партизанская народная армия, окрепшая и закаленная в боях, активизирует свои действия с особой силой. Разгорается освободительная война китайского народа против иноземных захватчиков и изменников, продавшихся иностранному империализму. Мы видим, как партизанский отряд минирует дороги, взрывая вражеские автомобили со снаряжением и войсками, как он выбивает японцев из захваченной ими деревни, как летит в реку воинский эшелон, взорванный на железнодорожном мосту партизаном-коммунистом.

Глубокое личное горе постигло Лын Юнь: любимый человек, командир взвода Чжоу, посланный в тыл к японцам налаживать подпольную партийную работу, погиб смертью храбрых. Но отступает на второй план личное горе, когда родина, народ требуют от всех не жалеть сил и жизни для защиты свободы. И еще отважнее сражается Лын Юнь за то дело, за которое погиб командир Чжоу, за которое отдают жизнь ее товарищи по отряду. В лице Ху Сю-чжи воспитала она достойного преемника себе. Она смело может положиться на Ху Сю-чжи и на всех женщин-патриоток своего отряда: они дали торжественную клятву «не сдаваться противнику, бороться до конца за дело пролетариата, сохранять партийную тайну и никогда не изменять делу партии».

Вот почему, когда настал час решительного испытания, когда крупные японские силы начали наступление с целью окружить партизанский отряд и уничтожить его, у Лын Юнь и ее боевых подруг возникло смелое решение: принять на себя главный удар японцев, заманить их в лес, отвлечь в сторону от места расположения основных сил отряда и тем спасти своих товарищей для дальнейшей борьбы за великое дело всего китайского трудового народа.

Полны глубокого драматизма и предельного напряжения эпизоды фильма, посвященные бессмертному подвигу славных дочерей Китая. Сея смерть, продвигаются солдаты японского империализма, редеют ряды бесстрашных партизанок, но ни на минуту не прекращают они сопротивления, завлекают японцев все глубже и глубже в лес, все дальше и дальше от основных сил отряда.

Погибла на поле брани коммунистка Лын Юнь. Командование приняла Ху Сю-чжи. Неся тело убитого политрука и непрерывно отстреливаясь, отступили партизанки к реке. Дальше пути нет. Но ни у кого из них не возникает и мысли о позорной сдаче врагу.

«Товарищи! Мы выполнили свой долг, настало время умереть за наше общее дело. Погибнем, но не сдадимся в плен!» — в этих словах выражено все величие духа простых китайских женщин-патриоток, красота их морального облика — качество, которое делает героев фильма особенно близкими и понятными советскому зрителю. Мужественные дочери Китая с песней борьбы и победы, с проклятиями по адресу презренных империалистов встречают свою смерть. Расстреляв все патроны, патриотки ломают винтовки, чтобы оружие не досталось врагу. Забрасывая наступающих японцев гранатами, они гордо вступают в холодные воды реки, и вражеские пули бессильны потушить ненависть к душителям свободы, песню, говорящую о грядущем счастье трудового народа.

Китайский народ завоевал свое счастье руками таких отважных своих сыновей и дочерей, как герои и героини фильма «Дочери Китая», руками тысяч таких же патриотов, как они, и народ никогда не забудет их.

Слова вождя китайского народа Мао Цзе-дуна: «Коммунизм непобедим. Из искры возгорится пламя. Слава павшим героям!», завершают это волнующее произведение киноискусства.

Фильм «Дочери Китая» говорит о том, как благотворно для искусства обращение к жизни своего народа, стремление раскрыть и в ярких художественных образах передать великую правду новой жизни. Радуют в этом фильме и актуальность его темы, и подлинный реализм в передаче событий, в обрисовке образов героев, и успешная работа режиссера, оператора, артистов молодой китайской кинематографии, особенно исполнителей ролей Лын Юнь (арт. Яо Шэнь) и Ху Сю-чжи (арт. Чжан Чжэн) и др. Этот фильм по праву удостоен «Премии борьбы за свободу» на закончившемся на-днях пятом международном кинофестивале в Карловых Варах (Чехословакия).

Нам, работникам советской кинематографии, имеющей богатый опыт в создании картин, посвященных подвигам лучших сыновей и дочерей советского народа в борьбе за создание и укрепление социалистического отечества, дорог этот успех киноискусства дружественного китайского народа. Этот фильм, который с волнением и интересом просмотрят многие советские зрители, будет способствовать дальнейшему укреплению дружбы и взаимопониманию между двумя великими народами, воодушевленными общим стремлением к торжеству дела демократии и прогресса, дела борьбы за мир во всем мире.

Мери АНДЖАПАРИДЗЕ,
кинорежиссер, лауреат Сталинской премии.

---

* Китайский художественный фильм «Дочери Китая». Сценарий писательницы Янь Ц-янь, режиссеры — Линь Цзы-фун и Дьи Тьян, оператор — Цянь Цзянь, музыка — Гэ Янь. Производство Дунбейской киностудии.

Ответственный редактор
В Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б02083 Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2128.